



Groupe local Vélo Ville de Saint-Denis du 19 janvier 2016

Participants

- Cécile RANGUIN, adjointe au Maire
- Delphine TRUCHET, chargée de mission développement durable
- Ana DOMINGOS, Plaine Commune
- Georges OLIVEIRA, Plaine Commune
- Fred TOUSSOU (?), Conseil départemental
- Cécile GAUTRONNEAU, Conseil départemental
- Rachida ZARBAN, UT voirie St Denis Ile St Denis
- Nicolas LAURENT, chargé de mission auprès du DGS Ville de St-Denis
- Florian, directeur de quartier Joliot-Curie, Lamaze, Cosmonautes
- Jean-Pierre PATRIX, Vélo à Saint-Denis
- Laure TOUGARD, Vélo à Saint-Denis
- Daniel RIGAUD, Vélo à Saint-Denis
- Hervé GATIGNOL, animateur vélo et Atelier Solidaire St-Ouen

Cécile RANGUIN introduit la réunion en présentant ses vœux et en annonçant l'ordre du jour.

1. Les projets du Département

Le Conseil départemental présente les projets en cours sur les voiries de compétence départementales à Saint-Denis :

Le carrefour Lamaze

Le Département envisage de requalifier l'axe Avenue Marcel Cachin - Avenue du Dr Lamaze depuis la rue Cocteau jusqu'à l'ex-RN186 suite à des demandes réitérées du Comité Lamaze.

Avec une importante circulation de véhicules (15 500 véhicules / jour) adoptant généralement une vitesse excessive (23 % en infraction), cet axe figure parmi les plus accidentogènes du département (pas moins de 36 accidents dont 2 mortels et 22 graves en 5 ans).

Le chargé de mission responsable de la section du carrefour Lamaze présente les tracés prévus et recueille les observations des participants. Il est prévu un rétrécissement sur le carrefour qui sera limité à 30 km/h et bénéficiera d'un plateau surélevé.

Vélo à St-Denis formule plusieurs demandes en séance et regrette de n'avoir pas reçu les documents présentés avant la réunion pour pouvoir les examiner en détail et donner un avis circonstancié.

D'une manière générale, nous demandons que les principes d'aménagement suivants soient respectés :

- non rabattement des vélos sur la voirie aux carrefours à feux (contre-exemple de la pseudo-piste le long du T5) et continuité en parallèle avec les piétons pour le franchissement des carrefours.
- continuité des itinéraires en évitant les ruptures et les aménagements isolés.
- privilégier les aménagements séparant les cyclistes de la circulation automobile (bon exemple de la piste cyclable de l'avenue Romain Rolland)
- en cas de piste sur les trottoirs (partage avec les piétons), réaliser un marquage précisant la place de chacun pour éviter les conflits d'usage (si possible avec un revêtement couleur)

Le chargé de mission demande à Vélo à St-Denis de faire parvenir ses observations avant la fin du mois de janvier en raison du calendrier serré de la concertation.

Le calendrier devrait permettre un démarrage des travaux en mars 2017.

Ces derniers devraient se faire après les travaux sur la voirie prévus par le Syndicat des Eaux d'Ile-de-France (SEDIF).

Les autres projets du Département

Trois projets sont prêts :

Le Boulevard de la Libération (de Pleyel au quai de Seine)

Cette voie connaît une circulation modeste au regard de sa largeur, il est prévu de réaliser une bande cyclable (marquage au sol).

Vélo à St-Denis regrette cette stratégie de pure opportunité qui ne s'inscrit pas dans une logique d'itinéraires continus, alors que les axes structurants desservant le pôle d'activité et d'emplois de Pleyel ne sont pas abordés (Bd Anatole France).

La rue du Landy

Le Département présente un projet amélioré au regard des précédentes maquettes en prévoyant notamment une piste cyclable sur certaines portions et des bandes cyclables sur d'autres.

Concernant le délicat problème du passage sous le pont du faisceau ferré nord, Vélo à Saint-Denis plaide pour une solution pragmatique d'aménagement d'un passage cyclable (dans le sens est-ouest) sur le trottoir, même s'il est étroit, solution préférable à un rabattement des cyclistes sur la chaussée.

Boulevard Ornano

Le projet est identique à celui déjà présenté lors d'un précédent groupe vélo, il consiste à la réalisation de bandes cyclables.

Trois projets sont à l'étude :

- Avenue de Stalingrad : couloir de bus accessible aux vélos, bandes cyclables sur le trottoir
- Avenue Lénine
- Avenue Colonel Fabien

L'aménagement doux de ces axes est important pour les cyclistes, mais également pour les piétons, en particulier en raison de la diminution des bus suite à la mise en place du T5 comme le rappelle Nicolas LAURENT. La prise en compte des déplacements piétons entre T8 et T5, tout comme avec la station de métro St-Denis Université, est fondamentale.

Pour une méthode de concertation plus constructive

Au regard des projets présentés par le Département, Vélo à Saint-Denis regrette de n'être sollicité qu'une fois les projets définis et travaillés par le Département.

A minima, lorsque l'on prévoit une réunion de cette importance, il semblerait courtois de *faire parvenir aux participants*, dont on sollicite l'avis, *les plans et projets une semaine à l'avance*.

A l'évidence, nous adopterions une attitude plus positive et moins agressive à l'égard des représentants du Conseil département si nous étions associés en amont aux choix et projets du Département, à qui nous avons à de nombreuses reprises indiqué quelles étaient les priorités d'intervention sur les voies de sa compétence.

A titre d'exemple, citons le Bd Anatole France (liaison majeure vers Pleyel actuellement impraticable à vélo) ou encore l'axe Bd Maxime Gorki-Avenue Roger Salengro, qui borde le parc Georges Valbon, véritable autoroute urbaine qui oblige de nombreux usagers du parc à prendre leur voiture (en plaçant leur vélo dans le coffre) pour aller pédaler dans le parc.

Rappelons que le Département avait en 2002 adopté un SDIC (schéma des itinéraires cyclables) de qualité, dont la réalisation a été plus que modeste. Comme l'indique une étude de l'IAU (institut d'aménagement et d'urbanisme), la Seine-Saint-Denis est le département francilien le plus en retard en matière d'aménagements cyclables avec 167 km de linéaires réalisés, contre 545 km à Paris, 318 km dans le Val-de-Marne, 253 km dans les Hauts-de-Seine pour n'évoquer que la petite couronne.

Alors que depuis 2007, tous les départements franciliens ont accéléré le rythme de réalisation des aménagements cyclables, seule la Seine-Saint-Denis l'a ralenti en passant d'une moyenne annuelle de 10 km en 1999-2007 à 5 km en 2007-2012, contre un rythme annuel de plus de 45 km pour le 77 et le 78, 40 km pour Paris et le 91, 16 km pour le 92 et le 94 et 12 km pour le 95.

2. Les projets de Plaine Commune

Ana DOMINGOS présente les réalisations de 2015 et les programme 2016 :

Le réalisé 2015

- L'avenue Paul Vaillant-Couturier (bandes et pistes cyclables)
- L'avenue Lénine (piste cyclable)
- le double-sens cyclable des zones 30 autour du RER D Stade de France et rue du Parc à Charbon, dans le quartier Brise Echaldas, la rue Dezobry
- Rue de la Légion d'Honneur piste cyclable à contre-sens sur la partie du plateau piétonnier

Le programme 2016

- Rue du 19 mars 62 (au dessus du Parc Delaune) : piste cyclable bidirectionnelle
- Promenade de la Basilique (Floréal) : piste cyclable bidirectionnelle
- Rue de Strasbourg : piste cyclable bidirectionnelle sur trottoir
- Quartier Delaunay-Belleville : mise en double-sens cyclable des voies à sens unique, Rue Auguste Poulain : piste cyclable de G. Dourdin vers J. Mermoz, Rue de Berne : bande cyclable en contre-sens
- Quartier Brise Echaldas : Rue Renan et Rue Suger : double-sens cyclable
- Boulevard Anatole France : étude en 2016, travaux à partir de 2017
- Parking de la Porte de Paris : consigne sécurisée à vélo de 36 places gratuite (inscription et dépôt d'une caution)

Vélo à Saint-Denis demande que les double-sens cyclables soient marqués sur la chaussée par des pictogrammes plus nombreux et plus systématiques afin de créer une réelle continuité visuelle (à l'instar de ce que fait la Ville de Paris) pour les automobilistes qui pour la plupart ignorent encore cette évolution du code de la rue.

Projets présentés sous réserve des « arbitrages budgétaires »

- Place de la Résistance : parvis accessible aux vélos, rue Désiré Lelay et G. Péri : zone 30 avec double-sens cyclable
- Canal Saint-Denis : aménagement des quais Gambetta et F. Mitterrand (Aubervilliers), de la gare de saint-Denis à la Confluence : aménagement paysager intégrant les vélos (étude 2016, travaux à partir de 2017)
- Berges de Seine : continuité depuis la Confluence (écluse de la Briche) jusqu'à Epinay (étude 2016, travaux 2017)
- Parking Basilique : consigne vélo de 60 places

Vélo à Saint-Denis se félicite de constater que des projets jugés prioritaires de longue date comme la liaison continue du canal St-Denis (écluse de la Briche et deux sections non aménagées sur Aubervilliers) ou le Bd Anatole France figurent enfin dans le programme de Plaine Commune.

Force est toutefois de constater qu'ils ne le sont qu'à titre d'étude (A.France) et « *sous réserve des arbitrages budgétaires* » (canal St Denis) ce qui laisse toute latitude aux élus pour les juger non prioritaires.

Vélo à Saint-Denis regrette qu'à peine un mois et demi après la COP 21 qui a donné lieu à de nombreuses déclarations vertueuses sur l'engagement des collectivités (Ville et Plaine Commune) en matière de lutte contre le réchauffement climatique... ces mêmes collectivités persistent à prétexter la cherté des aménagements cyclables et les contraintes budgétaires pour tergiverser à réaliser des aménagements évidents (le canal par exemple) et peu coûteux aux regard des gains énormes qui en résulteraient en matière de santé publique et d'effet sur la pollution de l'air.

Vélo à Saint-Denis demande qu'en attendant la réalisation de projets « ambitieux » le long du canal (végétalisation des bords du canal sur Aubervilliers), des solutions rapides et modestes soient dès à présent mises en œuvre comme le goudronnage d'une piste sur 3 mètres de large et la pose de glissières en béton armé (GBA, merci à Georges pour la précision technique...) afin de protéger les cyclistes des circulations et stationnements de camions et d'automobiles.

La mise en place de consignes vélo sécurisées dans les parkings est une bonne nouvelle, tant la crainte du vol et les problèmes de stationnement sont des facteurs décourageants l'usage du vélo.

Vélo à Saint-Denis insiste sur la nécessité de communiquer fortement sur ces consignes à vélo et leur gratuité.

Vélo à Saint-Denis rend compte aux participants des décisions de l'assemblée générale du 13 janvier dernier :

- la vélo-école, qui depuis 2014 a formé plus d'une centaine de personnes, va être transférée à Bicyclo, la Maison du Vélo, afin que cette activité entre dans le droit commun des politiques publiques locales.
- Vélo à Saint-Denis devient une antenne de Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB) afin de pouvoir intégrer le réseau des militants cyclistes qui oeuvrent à une échelle territoriale plus large et pertinente (Ile-de-France et Grand Paris). Cela permettra également de mobiliser des expertises techniques et juridiques pour défendre la place du vélo dans les aménagements prévus.

Vélo à Saint-Denis suggère d'**élargir le Groupe local vélo aux partenaires de l'Ile-Saint-Denis**, notamment à Cyclol'île, dans la mesure où l'unité territoriale est commune entre St-Denis et l'Ile-St-Denis. Cette fusion permettrait de travailler de manière plus concertée et efficace sur des itinéraires comme le franchissement de l'Ile-Saint-Denis (depuis la gare de St-Denis via la rue Méchin et les deux ponts) ou encore le quai Du Châtelier, important axe cyclable pour rejoindre St-Ouen, non répertorié dans la carte de Plaine Commune alors qu'une piste cyclable, certes vétuste et non entretenue, existe encore.