



Observations de l'association Vélo à Saint-Denis sur le Plan local d'urbanisme de la Ville de Saint-Denis

Saint-Denis, le 22 avril 2015

A l'attention de :

Madame Françoise ANGELINI-SOUDIERE, commissaire enquêteur titulaire

Monsieur Jean- François BIECHLER, commissaire enquêteur suppléant.

Préalables

Il est nécessaire que le PLU de la Ville de Saint-Denis fasse référence **de manière explicite** aux documents de référence nationaux :

- **La Loi pour l'accès au logement et à un urbanisme rénové** (dite ALUR) ;
- **Le PAMA** - plan d'action pour les mobilités actives de 2013 ;
- **Le référentiel de stationnement des vélos** (Ministère de l'égalité des territoires et du logement et du Ministère de l'Ecologie, du développement durable et de l'énergie) novembre 2013.

Et plus précisément :

- **Le décret n° 2011-873 du 25 juillet 2011** relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les bâtiments et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos ;
- **L'arrêté du 20 février 2012** relatif à l'application des articles R. 111-14-2 à R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation.

De même, il est nécessaire que la rédaction du PLU soit mise en cohérence avec les documents de référence régionaux et locaux :

- **Le PDUIF** - plan de déplacement urbain Ile-de-France adopté en juin 2014 - notamment en ce qui concerne les objectifs d'évolution des mobilités et des normes de stationnement des vélos ;
- **Le schéma des itinéraires cyclables** (SDIC) communautaire de 2011 intégré au Plan local des déplacements (2008) ;
- **Le Plan Climat Energie Territorial** (2010).

Observations générales

Les membres de l'association Vélo à Saint-Denis regrettent que le **manque total d'ambition** du PLU en matière de **modes doux** (ou actifs) comme la marche et le vélo. A l'heure où la France se prépare à accueillir la conférence internationale sur le climat (COP 21), nous regrettons que la collectivité ne s'engage pas résolument dans des actions en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air et de diminution des gaz à effet de serre.

Pourtant, le PDUIF fixe à l'ensemble de la région Ile-de-France des objectifs en matière de mobilité à l'horizon 2020, à savoir :

- un accroissement de 20 % des déplacements en transports collectifs ;
- un accroissement de 10 % des déplacements en modes actifs (vélo et marche) ;
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et 2 roues motorisées.

En outre, le PDUIF contient **quatre prescriptions** :

- **Priorité aux transports collectifs.** Les gestionnaires de voirie sont invités à prendre les dispositions nécessaires pour donner la priorité aux transports ferroviaires, aux transports guidés et aux bus. Les communes sont invitées à prendre des arrêtés municipaux nécessaires pour réglementer le stationnement le long des axes des transports collectifs.
- **Réserver l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public.** Prévoir des places de vélos dans les zones urbaines et à urbaniser des plans locaux d'urbanisme (PLU) et dans un rayon de 800 m autour des pôles d'échange multimodaux. Implanter ces places réservées de préférence aux carrefours et à proximité des réseaux de transports en commun et des équipements.
- **Prévoir un espace dédié aux vélos dans les constructions nouvelles.** Les communes devront intégrer dans les PLU, les normes et recommandations pour garantir un stationnement des vélos dans les nouvelles constructions. Les collectivités pourront s'investir plus avant en faveur du vélo en proposant, le cas échéant, des normes plus contraignantes.
- **Limitier l'espace de stationnement dédié aux voitures particulières dans les bâtiments de bureaux et de commerces.** Les communes fixeront dans les PLU, le nombre maximal de places à construire afin d'orienter le choix du mode de transport pour se rendre à son travail vers les modes alternatifs à la voiture particulière.

Le Projet d'aménagement et de développement durables (PADD), document obligatoire du PLU, destiné à présenter le projet communal pour les prochaines années, devrait comporter une dimension prospective (à 5 ans ou 10 ans). Censé de par la loi¹ définir les orientations de la Ville en matière de **transports et de déplacements**, le PADD de Saint-Denis se contente des lister les projets existants ou en cours sans aucune vision prospective de ce que seront les mobilités futures.

Cette absence d'ambition et de vision prospective, notamment en matière de mobilité active, comporte un **risque majeur d'approfondissement des inégalités** qui prévalent entre les territoires en cours de qualification (Paris intra-muros avec une situation améliorée et des projets ambitieux en termes de mobilité active) et les territoires, qui de par leur histoire industrielle et urbaine, accusent un fort retard qui va s'amplifier de manière considérable (l'agglomération de Plaine Commune et plus largement le Département de la Seine-Saint-Denis).

Pour une ville qui privilégie l'humain

Afin de respecter ces orientations et d'œuvrer pour une ville réellement apaisée et humaine, Vélo à Saint-Denis propose que, sur l'ensemble des voies de circulation de la commune de Saint-Denis, **la vitesse soit limitée à 30 km/h**. Seuls quelques axes structurants pourront faire exception et échapper à cette limitation en étant autorisés à 50 km/h (à titre d'exemple : l'autoroute A1, l'A 86, les bretelles d'accès comme l'avenue du Docteur Lamaze...)

Vélo à Saint-Denis œuvre pour la réalisation d'itinéraires cyclables continus et sécurisés. Pour leur mise en œuvre, **la trame verte et bleue** constitue un atout majeur. Or, le PLU reste trop modeste, voire timoré, sur le potentiel que représentent le **canal Saint-Denis** et les **berges de la Seine**. Nous demandons que les activités de loisir, de détente et de mobilités douces soient prioritaires dans l'aménagement du canal Saint-Denis et des berges de la Seine (à l'instar de ce qu'a réalisé la ville d'Epinay-sur-Seine, commune limitrophe de St-Denis). Cette orientation prioritaire est parfaitement compatible avec les autres activités liées à ces voies d'eau (portuaires, transport fluvial...) également indispensables au regard des enjeux environnementaux.

¹ Code de l'Urbanisme, et notamment l'article L 123-1-3 modifié par la Loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010

Plutôt que de viser une hypothétique création de voies « à apaiser » sur les actuelles autoroutes A1 et A86, comme le propose de manière démagogique l'OAP « Trame Verte et Bleue », le PLU devrait faire preuve de réalisme et être préoccupé par l'avenir proche en réservant **des espaces destinés à la création d'authentiques voies douces** éloignées et autonomes des circulations motorisés, seule manière de développer de manière efficace les modes actifs en ville.

Observations sur le PADD

Si le PADD, dans son troisième chapitre, propose « **d'anticiper les défis environnementaux du développement durable** », il ne consacre qu'un sous-paragraphe (III-2-C) aux « *modes de déplacement alternatifs pour réduire les pollutions atmosphériques et sonores* » (page 58 du PADD). Les ambitions de ce texte restent très modestes puisqu'il s'agit tout au plus de tenter de « *maîtriser la place de l'automobile* ». Le chapitre consacré au renforcement et à l'amélioration du renforcement du rôle de pôle d'échanges (I-3) n'évoque que les transports en commun et la situation de la gare de Saint-Denis. A aucun moment, le rôle des modes actifs n'est évoqué notamment pour les déplacements pendulaires des nombreux salariés de la Plaine ou de Pleyel.

Dans son chapitre II-2-D, le PADD propose de « **valoriser le rôle de l'espace public dans le lien urbain et social** » (page 43). Le paragraphe (D-1) proposant de « *qualifier le maillage viaire existant* » liste une série de voies à qualifier pour « *notamment pour faciliter les continuités de liaisons douces et les traversées d'axes* » : avenue Lénine, avenue du Colonel Fabien, boulevard Anatole France, boulevard Ornano, avenue de Stalingrad, avenue Roger Sémat, boulevard de la Libération, rue Ambroise Croizat, avenue Paul Vaillant Couturier, boulevard Maxime Gorki.

Vélo à Saint-Denis demande que les voies suivantes soient ajoutées à cette **liste des voies à apaiser** :

Sur le secteur de la Plaine :

- Rue du Landy
- Rue Francis de Préssensé et François Mitterrand
- Carrefour Wilson – Landy (pont de Soissons)
- L'avenue du Président Wilson depuis la rue Proudhon jusqu'à la Porte de la Chapelle
- Avenue du Général de Gaulle

Sur le secteur Pleyel :

- Quai de Saint-Ouen

Sur le grand centre ville :

- Rue Danielle Casanova
- Rue Henri Barbusse
- Rue Paul Eluard
- Quai de Seine
- Rue du Fort de la Briche
- Rue de la Briche
- Boulevard Carnot
- Boulevard Félix Faure
- Rue de Strasbourg
- Rue Paul Eluard
- Boulevard Jules Guesde
- Boulevard Marcel Sembat
- Avenue du Docteur Lamaze
- Rue Henri Barbusse

Le paragraphe D-2 propose de « *développer le maillage* » et évoque le franchissement du faisceau ferré par le futur pont construit entre le quartier du Landy et Pleyel (dans le prolongement de l'avenue François Mitterrand), Vélo à Saint-Denis demande qu'une **liaison cycliste sécurisée** permette de rejoindre la future gare TGV de Pleyel.

Par ailleurs, nous demandons **une requalification des voies accueillant les lignes de tram** (T1, T5 et T8) afin de permettre une circulation douce de qualité (marche et vélo) en particulier sur les intersections et carrefours et sur les ponts, notamment ceux de l'Île-Saint-Denis.

Concernant le troisième paragraphe « *développer l'espace public au service des modes doux* » Vélo à Saint-Denis demande :

- Que soit clairement affiché l'objectif de **diminution des déplacements en voiture** et deux roues motorisée (d'au moins 2 % conformément au PDUIF) ;
- Que **les berges de la Seine** ne servent pas uniquement à « *créer des promenades intercommunales* » mais soient aménagées prioritairement pour les circulations douces ;
- Que la notion « *d'usages partagés* » (bus, piétons, voitures, vélos) proposée pour les voies structurantes (avenue de Stalingrad, avenue du Colonel Fabien, avenue Lénine, avenue Paul Vaillant-Couturier, boulevard Anatole France, avenue du Président Wilson, rue Francis de Pressensé, rue Danielle Casanova) se traduise par une **limitation de la vitesse à 30 km/h** et des **aménagements spécifiques** pour les mobilités douces (marche et vélo)
- Que la création d'un « *réseau lisible d'itinéraires cyclables continus* » ne porte pas uniquement sur les axes structurants (avenue de Stalingrad, avenue du Colonel Fabien, boulevard Anatole France, rue Gabriel Péri, avenue Roger Sémat, rue Francis de Pressensé, rue Saint-Denis - rue Ampère, boulevard Jules Guesde, boulevard Carnot, boulevard Félix Faure, boulevard de la Commune de Paris, rue du Port, boulevard de la Libération) mais utilise également les voies secondaires plus éloignées des flux de circulation motorisée, ce qui demande le développement d'une **signalétique des itinéraires cyclables**.
- Le PADD propose (page 48) « *l'adoption d'un véritable schéma de réalisation des pistes cyclables irriguant l'ensemble du territoire* », Vélo à Saint-Denis rappelle que le Schéma directeur des itinéraires cyclables (SDIC) a été adopté par la Communauté d'Agglomération Plaine Commune en 2011. En 2015, le bilan de réalisation de ce schéma reste très modeste comme l'atteste l'écart flagrant entre le plan projeté du futur réseau cyclable (consultable sur site de Plaine Commune : <http://www.plainecommune.fr/nos-actions/mobilite/plan-velo/#.VS6U8KMCTvw>) et la réalité : voir la carte des aménagements cyclables et parkings à vélos sur le site de la Ville de Saint-Denis : http://ville-saint-denis.fr/jcms/jcms/sd_9935/velos-et-pistes-cyclables).

Observations sur le règlement du secteur UM

Les observations portent sur le secteur UM, toutefois ces observations sont également valables pour les autres secteurs.

Article UM 3 § 3.1.2. Voie nouvelle

Sur l'article UM3 relatif aux « *accès et voirie* », Vélo à Saint-Denis demande une modification de la rédaction du § 3.1.2. « *Voie nouvelle* » afin de respecter la loi sur l'air (dite loi Laure de 1996²)

² La Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 couramment appelée *Nouvelle loi sur l'Air, LAURE* - loi cadre (n°96-1236).

Proposition de Vélo à Saint-Denis

Article UM 3 § 3.1.2. Voie nouvelle

Pour toute opération nouvelle, la voirie sera aménagée de façon à favoriser la mixité des circulations, en donnant priorité aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics. Tout aménageur et tout constructeur devront prendre en compte les indications graphiques et se référer au SDIC communautaire. Les voies intérieures doivent être traitées de manière à favoriser l'usage des déplacements actifs (marche, vélo)

Les constructions neuves doivent être aménagées de manière à permettre l'accès des bâtiments aux personnes à mobilité réduite. A l'occasion de travaux sur les constructions existantes, les aménagements de leurs accès piétons doivent tendre vers cet objectif.

Article UM 12 § 12.5 Normes de stationnement des deux roues non motorisés

Sur l'article UM 12 « *obligations imposées aux constructeurs en matière d'aire de stationnement* », Vélo à Saint-Denis demande une modification du § 12.5 Normes de stationnement des deux roues non motorisés afin de respecter les normes édictées par le PDUIF.

Remarques préalables

Notre association s'interroge sur la distinction faite dans le règlement entre les logements en copropriétés et les logements sociaux, ces derniers ayant des ratios de stationnement de vélos nettement inférieurs aux logements ordinaires. Les logements destinés à accueillir les populations les plus défavorisées (PLAI) étant carrément exonérés d'obligation en matière de stationnement vélo. Doit-on comprendre que les "pauvres" ont moins besoin de vélos ou souhaite-t-on la multiplication des vélos parqués sur les balcons... ?

Dans le contexte actuel de croissance du nombre de déplacements à vélo en Ile-de-France³ (doublement depuis 2001 et triplement à Paris), d'une forte augmentation des ventes de vélos (+ 7% en 2014 et + 37 % pour les vélos à assistance électrique), il serait néfaste de ne pas respecter des normes de stationnement permettant d'accueillir cette croissance, d'autant que cette tendance va être amplifiée par les incitations économiques auprès des salariés et des entreprises comme l'indemnité kilométrique et la mise à disposition de vélos désormais inscrites dans le texte de la loi pour la transition énergétique et la croissance verte.

Le PLU de Saint-Denis doit donc reprendre les objectifs du PDUIF (action 4.2. : Favoriser le stationnement des vélos) :

1. Mettre en place des dispositifs de stationnement vélo dans les pôles d'échanges ;
2. Réserver de l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public ;
3. Prévoir un espace dédié au stationnement vélo dans les constructions nouvelles ;
4. Favoriser le stationnement des vélos à assistance électrique.

³ Voir l'étude de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU) de décembre 2014 n° 670

Proposition de Vélo à Saint-Denis

Article UM 12 § 12.5 Normes de stationnement des deux roues non motorisés

Les dispositifs de stationnement vélo doivent répondre aux caractéristiques suivantes :

- L'espace nécessaire au stationnement des vélos doit être clos et couvert.
- Cet espace est intégré au bâtiment ou constitue une entité indépendante, il doit être d'accès direct à la voirie ou à un cheminement praticable pour les vélos (sans obstacle, avec une rampe de pente maximale de 12 %).
- Les vélos doivent pouvoir être rangés sans difficulté et pouvoir être cadenassés par le cadre et la roue.
- L'usage du local doit être strictement limité aux vélos.
- Des surfaces pour remorques, vélos spéciaux, rangement de matériel (casques) ainsi que des prises électriques pour les vélos à assistance électrique pourront être réservées dans les locaux de stationnement vélo.

Les espaces devront respecter les normes de stationnement suivantes :

Habitat collectif* : 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m² ;

Bureaux* : 1,5 m² pour 100 m² de surface de plancher.

Activités, commerces de plus de 500 m² de SHON, industries et équipements publics : a minima une place pour dix employés. On prévoira aussi, le stationnement des visiteurs.

Établissements scolaires (écoles primaires, collèges, lycées, universités), la norme minimale est d'une place pour huit à douze élèves, toutefois l'offre de stationnement vélo doit être adaptée en fonction du niveau de l'établissement scolaire concerné :

- écoles primaires : une place pour huit à douze élèves ;
- collèges et lycées : une place pour trois à cinq élèves ;
- universités et autres : une place pour trois à cinq étudiants.

** Conformément à l'arrêté du 20 février 2012 relatif à l'application des articles R. 111-14-2 à R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation, pris pour application du décret du 25 juillet 2011 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les bâtiments et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos.*

Fait à Saint-Denis, le 22 avril 2015
L'association Vélo à Saint-Denis