



Saint-Denis, le 8 avril 2015

A l'attention de Mme Nadège GROSBOIS, conseillère départementale Europe Ecologie-Les Verts

Madame la vice-présidente,

Votre binôme avec Mathieu HANOTIN a été brillamment élu lors de ce second tour des élections départementales sur Saint-Denis 1 (canton n° 16).

Nous vous félicitons pour cette élection et, dans la suite du courrier que nous vous avons adressé le 9 février dernier, nous nous permettons de reprendre contact avec vous.

Nous le faisons avec d'autant plus d'espérances que votre réponse à notre interpellation (votre courrier de réponse du 27 février 2015) indiquait que vous vous sentiez particulièrement concernée par le développement de la cyclabilité sur notre territoire et que vous comptiez « *très fortement* [vous] *investir sur ce sujet si* [vous étiez] *élue* ».

Nous souhaitons vous proposer quelques pistes concrètes qui vous permettront, au cours de votre mandat de conseillère départementale, de donner une traduction effective à votre engagement au service du vélo :

Les voies de compétence départementale¹ sont généralement des axes majeurs de liaison au sein de la commune ou d'une commune à l'autre. Leur cyclabilité effective constitue un enjeu prioritaire en matière d'aménagement, aussi nous attendons que vous proposiez que des solutions rapides soient apportées aux voies suivantes :

- Le boulevard Anatole France, reliant la Porte de Paris à Pleyel, actuellement impraticable à vélo pour lequel, au-delà des études projetées, nous estimons qu'il constitue une priorité pour les piétons et les cyclistes ;
- L'axe des avenues Lénine et Marcel Cachin sur lequel d'anciennes pistes cyclables (sur trottoir) sont dans un état de délabrement et d'obsolescence tel qu'elles sont impraticables ; leur réfection s'impose tout comme la mise en place de dispositifs permettant de faire respecter la vitesse automobile maximale à 50 km/h ;
- La rue du Landy sur laquelle des projets d'aménagements (présentés lors du dernier groupe local vélo de Saint-Denis) ne sont pas acceptables en l'état (des bandes cyclables interrompues) et sur laquelle nous demandons de véritables aménagements cyclables (quitte à donner un peu moins de place à l'automobile) ;
- L'avenue du Président Wilson, lien majeur avec la Porte de la Chapelle (entrée de ville), dont le carrefour avec la rue du Landy (Pont de Soissons) n'a pas été traité, tout comme la partie du boulevard allant du Pont du Landy à la Porte de la Chapelle.

Le développement des lignes de tramways (T5, T8, prolongation du T1), auquel le Département a fortement contribué, n'a pas constitué une opportunité pour apaiser l'espace

¹ Les derniers débats relatifs à la loi NOTRe semblent indiquer que ces voies resteront de compétence départementale...



public et ne s'est pas accompagné d'aménagements cyclables dignes de ce nom, comme cela est la règle dans la plupart des autres agglomérations².

Pire, certains de ces aménagements sont accidentogènes³ et amplifient bien souvent les coupures urbaines déjà nombreuses sur notre territoire pénalisant la circulation cycliste.

Nous attendons que des rectifications d'aménagement soient apportées notamment sur les pistes longeant les T5 et T8, afin que les cyclistes ne soient plus systématiquement rabattus sur la chaussée à la hauteur des intersections et que les voitures ne puissent pas se garer sur les pistes. De même, les sections non aménagées doivent l'être : comme le passage du pont de Creil à la hauteur des Joncherolles pour le T5, ou l'accès cyclable au quartier d'Orgemont à Epinay-sur-Seine pour le T8. Le franchissement piétons-cycles du pont de l'Ile-St-Denis (prolongement du T1) pourrait être aménagé par une passerelle (bois) en encorbellement placée sur un des côtés du pont actuel.

Vous vous déclarez favorable au **développement des zones 30** tout en indiquant les limites évidentes dans leur mise en œuvre, notamment des double-sens cyclistes, quand les choix restent timorés (souci de ne pas heurter les automobilistes par la suppression de places de stationnement). Nous souhaiterions que vous vous inspiriez de l'exemple grenoblois où l'agglomération renverse la problématique en partant d'abord du piéton (concept de marchabilité) et du vélo pour aménager l'espace public. Résultat : la zone 30 est la règle et le 50 km/h l'exception. Seul un changement radical de paradigme, rompant ouvertement avec la ville au service de l'automobile, pourra apporter des réponses efficaces et humaines pour (re)donner à la ville toute son urbanité. Pour cela, il convient d'adapter l'espace public à cet enjeu du ralentissement généralisé de la vitesse des automobiles par la mise en œuvre de dispositifs adaptés (ralentisseurs, plateaux piétons, rétrécissement de chaussée, suppression des feux, etc.)

Nous nous permettons de rappeler que **la COP 21** sera l'occasion d'accueillir de nombreux cyclistes de France et d'Europe. Nous souhaitons que cette échéance permette de tester des solutions de circulations cyclistes qui pourraient préfigurer les solutions pérennes à venir.

Enfin, nous souhaitons vous soumettre une proposition faite en réponse à notre interpellation par un autre groupe politique (UMP-UDI-Union de la Droite) consistant à proposer **une subvention d'équipement vélo** pour les personnes les plus modestes, cette subvention pouvant représenter au moins 50 % du coût du vélo, si celui-ci est acheté auprès d'une entreprise d'économie sociale et solidaire ou d'une association d'insertion.

Nous restons, bien entendu, à votre disposition pour vous apporter toute précision et complément à nos suggestions et propositions d'action, en particulier pour parcourir à vélo les différents points noirs du territoire, avec vous et les éluEs du conseil départemental concernés par ces sujets.

Avec nos cordiales salutations cyclistes,
Daniel Rigaud, pour le Bureau de Vélo à Saint-Denis

² Il suffit de citer Strasbourg, Nantes, Bordeaux pour les plus anciennes et Dijon, Tours ou Besançon pour les plus récentes...

³ Comme la traversée de l'Ile Saint-Denis, fort dangereuse pour les cyclistes bien que faisant partie de l'itinéraire de l'avenue verte Paris-Londres.