

Livre blanc pour le développement des déplacements à vélo et des espaces piétons

Saint-Ouen-sur-Seine



Ce document est à destination des élus et des personnels de la Ville, de Plaine Commune, du Département et de la Région Île-de-France.



Paris en Selle est une association d'intérêt général ouverte à toutes et à tous. Elle a pour but de promouvoir et développer l'usage du vélo sur le territoire de la Métropole du Grand Paris.

www.parisenselle.fr



L'**Atelier Solidaire de Saint-Ouen** propose un atelier d'auto-réparation vélo. A ce titre, elle défend aussi des aménagements cyclables de qualité.

atelier-solidaire-saint-ouen.org

Sommaire

Introduction : Le vélo la solution aux problèmes de mobilités dans les villes	4
Un réseau cyclable qualitatif	4
Charte de qualité des aménagements	5
Axes cyclables structurants	5
Axes cyclables irrigants	6
Rues résidentielles	6
Carrefours et intersection	6
Entretien et vie après la livraison	7
Jalonnement	7
Cadre de vie et piétonisation	7
Mon quartier n'est pas un raccourci	7
Redéfinir les axes de transits motorisé	8
Plan de circulation à l'échelle des quartiers	8
Gare ton vélo	8
Stationnement ponctuel (commerces, activités, loisirs etc.)	9
Stationnement résidentiel sécurisé	9
Intermodalité	9
Emplacement des stations Vélib'	10
Services et communication	10
Campagnes d'informations	10
Développer la cyclo-logistique	10
Développement des vélo-écoles	11
Aide à l'achat et subvention	11
Report du stationnement automobile	11
Propositions d'aménagements	11
Carte des aménagements :	11
Section courante :	11
Avenue Michelet – RD 14	11
Boulevard Victor-Hugo – RD 410	12
Rue Albert-Dhalenne – RD 22	13
Rue du docteur Bauer – RD22	13
Quai de Seine – RD 1	14
Avenue Gabriel-Péri – RD 111	14
Projection sur le long terme, apaiser l'Avenue Gabriel-Péri :	14

Rue Charles Schmidt – RD 20	15
Rue du Landy – RD 20	15
Rue des Rosiers	15
Rue de la Clef des champs	15
Pont de Saint-Ouen – RD 20	16
Rue Emile Cordon	16
Rue de Saint-Denis	16
Places et intersections :	16
Portes de Saint-Ouen, de Clignancourt et de Montmartre	16
Place de la République: création d'un parc	16
Carrefour de la patinoire	17
Conclusion	17

Introduction : le vélo, une solution aux problèmes de mobilité dans les villes

Lors des élections de mars 2020 il a été proposé aux Audoniennes et aux Audoniens une ville plus agréable à vivre et plus écologique et ils ont choisi cette proposition. Nous proposons à la municipalité ainsi qu'aux collectivités territoriales de **mettre en place un plan marche et vélo** avec des objectifs ambitieux. Ce livre blanc reprend des propositions de plusieurs associations sur le territoire de Saint-Ouen-sur-Seine dans le cadre de cet objectif.

Saint-Ouen est une ville très densément peuplée (11 858 hab./km²), l'automobile occupe une part très importante de l'espace public. Nous sommes arrivés au point de saturation, les rues sont très embouteillées ce qui entraîne des nuisances : par la pollution de l'air, la pollution sonore et un inconfort pour les riverains. Nous soutenons que **le vélo est une solution efficace aux problèmes de mobilité** en milieu dense. L'augmentation des déplacements à vélo apporte cette solution par plusieurs moyens :

- Report modal des trajets de moins de 3 km depuis la voiture vers le vélo ou les transports en commun ;
- Plus de place sur la voie publique pour plus de fluidité pour les personnes qui n'ont pas d'autres choix de circuler en voiture, camion (PMR, véhicules d'urgences, artisans etc.) ;
- Diminution drastique des nuisances sonores et de la pollution de l'air ;
- Amélioration de la qualité de vie des Audoniennes et des Audoniens.

L'année 2020 est un magnifique exemple du potentiel du vélo pour les déplacements, en moyenne sur l'ensemble de la France l'utilisation du vélo a augmenté de 31% en milieu urbain (ADEME). A Paris, le nombre de déplacements à vélo a même dépassé celui de la voiture. Et ce n'est que le début.

En plus des aménagements pour les cyclistes et les piétons en cours de réalisation, il faut opérer un changement de dogme concernant la mobilité, il faut passer du tout voiture qui date des années 1960, au tout piéton/vélo/transports en commun. Cela implique la mise en place d'une culture vélo et la déconstruction de la culture voiture. Pour nous, c'est est une direction très importante à prendre pour rendre l'espace public aux habitants et opérer une transition écologique de nos villes.

C'est cette politique publique qui a été mise en place aux Pays-Bas dans les années 1970 et qui permet aujourd'hui que les déplacements doux y soient une normalité.

Nous souhaitons que les réflexions d'aménagements de voiries soient modifiées. Lorsqu'un nouveau projet d'aménagement public est projeté, il faut d'abord réfléchir aux déplacements à pied et à vélos, puis en transports en commun et enfin en voiture.

I. Un réseau cyclable qualitatif

Un réseau cyclable qui permet à toutes et à tous de se déplacer facilement et en sécurité. Les propositions d'aménagements, rue par rue, se trouvent en bas du présent document.

A. Charte de qualité des aménagements

Plusieurs prérequis doivent être remplis pour qu'un aménagement cyclable soit qualitatif :

Largeur : 2,00 à 2,50 mètres de large pour une piste unidirectionnelle et 3,00 à 4,00 mètres pour une piste bidirectionnelle. Ces largeurs sont indispensables pour permettre un confort de circulation et un partage de l'aménagement adéquat ;

Continue : Pas d'interruption aux intersections, pas de tracés en "pointillé" ;

Compréhensible et direct : Toutes les intersections doivent être facilement compréhensibles avec des itinéraires simples, directs et sans cheminement alambiqué. Les mouvements doivent facilement être compréhensibles par les cyclistes eux-même ainsi que par les autres usagers pour éviter les accidents ;

Adapté à la physique du vélo : La trajectoire d'un cycliste ne suit pas des lignes brisées mais avec des courbes adaptées aux mouvements des vélos : tous les carrefours et virages des pistes cyclables doivent respecter les recommandations de notre Guide des aménagements cyclables, à savoir au moins 3 à 5 mètres de rayon pour les mouvements tournants, et un minimum de 10 mètres pour les mouvements directs. Le moins d'arrêt possible.

Sécurisé : Séparation des flux, pas de tracés sur trottoir, pas d'aménagement dans un couloir de bus. Les aménagements cyclables doivent être séparés des véhicules motorisés et des piétons ;

Plat et confortable : Pas de bordure, pas d'élément qui bouche la route (potelets, demi-sphère au sol) ou de montée/descente brusque d'un trottoir.

B. Axes cyclables structurants

Cette section regroupe tous les axes de transits qui structurent le réseau cyclable de Saint-Ouen-sur-Seine, ces axes permettent des échanges importants avec les autres communes ainsi que d'un bout à l'autre de la commune. Ces axes sont listés dans l'initiative du RER V par le Collectif Vélo IDF, ainsi que par le Vélopolitain de Paris en Selle entre-autre.

Il est important que l'aménagement sur ces axes soit exemplaire pour permettre un confort.

Ces axes sont :

- boulevard Victor-Hugo (RD 410)
- avenue Michelet (RD 14)
- avenue Gabriel Péri (RD 111)
- boulevard Jean-Jaurès (RD 410)
- quai de Seine (RD 1)
- rue Albert Dhalenne (RD 22)
- rue du Docteur Bauer (RD 22)
- rue du Landy (RD 20)

C. Axes cyclables irrigants

Le niveau correspond aux axes de transits qui permettent de rejoindre facilement un quartier de Saint-Ouen depuis le reste de la ville ou depuis un axe structurant.

Ces axes sont:

- rue des Rosiers
- avenue du Capitaine Glarner
- rue de la Clef des Champs
- rue des Bateliers
- rue Ardouin
- avenue de la Liberté (future rue qui sera tracée dans le Docks à partir de Clichy)
- rue de Saint-Denis
- Rue Charles Schmidt

D. Rues résidentielles

Outre les axes structurants et irrigants qui ont besoin de pistes cyclables séparées du trafic automobile qui permettront des grandes traversées, un réseau du “dernier kilomètre” est nécessaire, beaucoup plus capillaire, permettant de rejoindre facilement n'importe quel endroit de la ville.

Ce réseau est constitué principalement de rues à **faible trafic automobile** partagées avec les cycles ; ces axes sont caractérisés par des **zones 30**, zones de rencontres, des **double-sens cyclables**, de **vélorues** : nous souhaitons qu'il y ait **une réflexion majeure sur l'ensemble de la ville pour l'installation de ce genre d'infrastructures**.

E. Carrefours et intersection

La continuité cyclable est souvent un sujet ignoré, pourtant c'est une condition sine qua non pour la réussite d'un réseau cyclable. Dans cet objectif là nous proposons de **mettre en place des carrefours hollandais** en suivant les recommandations du guide des aménagements cyclables.

Proposition: Généraliser les carrefours hollandais pour chaque nouvelle infrastructure et reprendre autant que possible les infrastructures existantes pour les sécuriser.

En attendant ces nouvelles constructions et dans les situations adéquates, nous encourageons à prendre ces mesures :

Proposition: **Généralisation des cédez-le-passage cycliste au feu** dès que possible avec la mise en place de panneaux M12 « tourne à droite ».

Proposition: Généralisation des SAS vélos aux feux pour faciliter les changements de directions des cyclistes et assurer leur sécurité.

Proposition: Étudier la suppression des répéteurs de feux afin d'éviter l'empiétement des SAS vélos par les véhicules motorisés.

F. Entretien et vie après la livraison

Pour qu'une piste cyclable reste confortable et praticable dans le temps, il faut que des mesures d'entretien soient mises en place. Il faut que les pistes cyclables soient accessibles 24h/24 et 7j/7.

Proposition: **Entretien régulier** des infrastructures cyclables, nettoyages de feuilles à l'automne et déneigement en hiver. Vérification de la qualité du revêtement et réparation si besoin. Enlèvement rapide d'éventuels dépôts sauvages. Vérification que les bacs de ramassage des déchets ne soient pas positionnés sur les pistes cyclables.

Proposition: **En cas de travaux** qui auraient besoin d'occuper une piste cyclable, il faut qu'un itinéraire bis d'une qualité identique ou supérieure soit mis en place, dans le but de toujours garder une continuité.

Proposition: **Vigilance des services de police** pour qu'il n'y ait pas d'occupation illégale des infrastructures cyclables.

Proposition: Création d'itinéraires pour prendre en compte la fermeture de certains axes les jours de marche.

G. Jalonnement

Un jalonnement adapté au vélo est aussi un sujet à soutenir, mettre en place des panneaux pour indiquer les directions et les distances aux personnes qui utilisent une piste cyclable pour la première fois est nécessaire.

H. Cadre de vie et piétonisation

Proposition: Piétonisation ou réduction très forte de la circulation dans certaines rues pour rendre ces espaces plus paisibles et faciliter le développement des commerces et activités.

1. Avenue Gabriel Peri : réduction du trafic ;
2. Place de la République : création d'un parc ;
3. Place d'armes : profiter du marché le samedi matin pour piétonniser le quartier et donner un air de village à ce quartier avec des animations ;
4. Les puces : piétonnisation pour augmenter l'attraction des commerces.

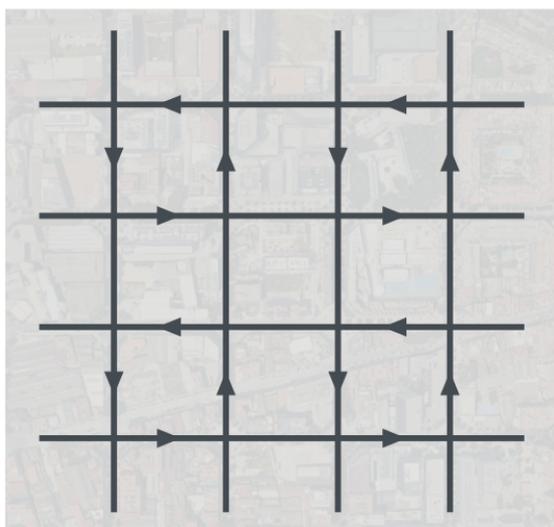
Plus de détails de ces différentes propositions dans le reste du document.

Proposition: Généralisation des zones de rencontres dans les rues résidentielles **avec double sens cyclables** et limitation à 30 km/h sur les axes structurants sauf 2x2 voies.

II. Mon quartier n'est pas un raccourci

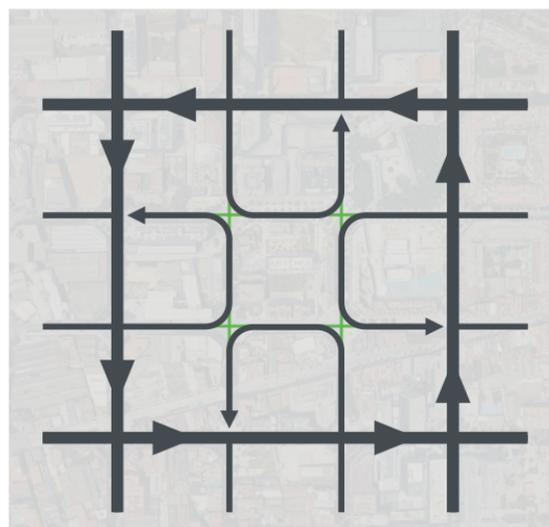
L'idée est d'améliorer la qualité de vie des habitants sur l'ensemble de la commune **en réduisant le trafic motorisé à la desserte locale**. La faible densité de véhicules motorisés en circulation permet d'apaiser les quartiers et d'éviter la création d'aménagements cyclables séparés et onéreux. Cette solution est également valorisante pour les piétons et facilite les déplacements locaux. Depuis l'arrivée de la ligne 14 dans notre ville, il nous paraît beaucoup moins important d'avoir autant d'axes de transit automobile d'un autre temps qui découpent la ville.

VOIRIE NON HIÉRARCHISÉE



————— 400 m —————

VOIRIE HIÉRARCHISÉE



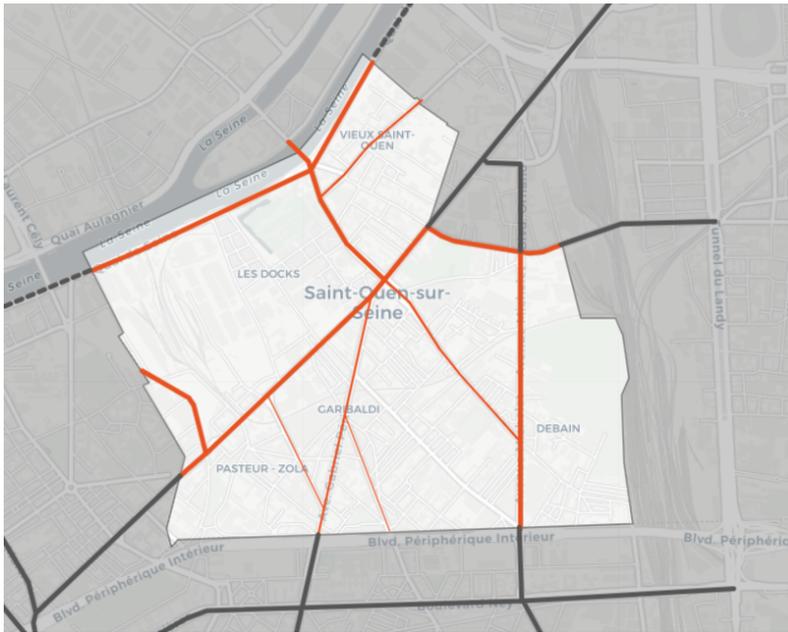
————— 400 m —————

A. Redéfinir les axes de transits motorisé

Il est important que Saint-Ouen-sur-Seine se dote d'un plan de circulation qui hiérarchise les axes et détermine quels sont ceux qui peuvent accueillir un fort trafic routier traversant et a contrario quels sont ceux qui ne doivent pas accueillir trop de trafic. Le but est d'avoir un schéma partagé par toutes les instances et qui facilite les interactions entre les collectivités, les habitants et les associations.

Proposition: **Etablir le plan de circulation à l'échelle de la commune** et déterminer quels sont les axes qui peuvent accepter du trafic de transit motorisé.

Plan de circulation pour les motorisés proposé par les associations:



Legende:

- **traits rouges épais** : les axes avec du trafic de transit qui traverse la commune ;
- traits rouges fins: les axes avec du trafic de transit dans un seul sens.

B. Plan de circulation à l'échelle des quartiers

Proposition: Revoir le plan de circulation de plusieurs quartiers pour que les **rues résidentielles ne servent pas de raccourci malin** mais qu'elles soient uniquement utilisées pour de la desserte locale. Cela comprend la mise en sens unique, en tête bêche ou encore, le changement de sens.

III. Gare ton vélo

Pour développer une pratique importante du vélo il ne suffit pas de mettre en place des pistes cyclables, il faut aussi que les cyclistes puissent stationner leur vélo que ce soit pour faire des courses, aller au travail, ou encore pour du stationnement longue durée.

A. Stationnement ponctuel (commerces, activités, loisirs etc.)

Il est nécessaire de mettre en place un nombre important de stationnements vélo pour des déplacements de courte durée dans les commerces, établissements publics, etc.

Proposition: **Ajout massif de stationnements vélo** sur l'espace public avec des arceaux, sur l'ensemble de la commune et concentré à proximité des lieux d'attractivités.

Proposition: **Mise en conformité des passages piétons** (obligation pour 2026) en supprimant une ou deux place(s) de stationnement automobile afin de mettre des arceaux et améliorer la visibilité des piétons.

Proposition: **Encourager les entreprises à développer les stationnement vélos** au sein de leurs locaux.

Proposition: Encourager les établissements recevant du public (ERP) à développer des stationnements vélo avec une **capacité supérieure à l'obligation légale**.

B. Stationnement résidentiel sécurisé

Le stationnement sur voirie par arceaux n'est pas suffisamment sécurisé pour stationner son vélo la nuit ou pour du stationnement longue durée. Les habitants de Saint-Ouen-sur-Seine ne disposent pas tous d'un local vélo, ou d'un logement suffisamment spacieux et pratique (ascenseur) pour y stocker son vélo.

Proposition: **Plan pour équiper les logements publics** de stationnement sécurisé pour les vélos des habitants et en particulier ceux des cités privés de caves ou de parking pour leur vélo.

Proposition: Installation de **Velobox** sur l'espace public pour celles et ceux qui n'auraient pas d'autre solution de stationnement sécurisé.

Proposition: **Campagne d'information** auprès des habitants de logements privés sur les différentes aides prévues à cet effet. Peu d'habitants de Saint-Ouen-sur-Seine sont aujourd'hui informés de la subvention du département pour aménager un garage à vélo.

C. Intermodalité

Complémentaire aux transports en communs, le vélo permet notamment d'agrandir la zone de chalandise des habitants autour de leur domicile. Cela implique de pouvoir garer son vélo dans n'importe quelle gare. Aux Pays-Bas, un trajet en train sur deux commence à bicyclette grâce à une offre très fournie de stationnement vélo en gare et aux arrêts de bus. Cette pratique de l'intermodalité permet d'éviter des trajets de rabattement par véhicules motorisés. Ce sont donc des bouchons en moins et de meilleures vitesses commerciales pour les bus.

Proposition: **Installation de consignes à vélos** sécurisées dans les stations du métro et du RER. Nous conseillons au moins un ratio d'un stationnement vélo pour 16 voyageurs entrants.

D. Emplacement des stations Vélib'

A Paris, environ 2 trajets à vélo sur trois sont fait avec un Vélib', c'est pour cela qu'il est important de prévoir une offre qui corresponde aux besoins, qu'il s'agisse de la localisation des bornes ou de leur capacité.

IV. Services et communication

A. Campagnes d'informations

Proposition: Sensibiliser l'ensemble de la population au vélo comme **moyen de déplacement facile et bon marché** et à la culture vélo.

Proposition: Sensibiliser à la problématique du vol de vélo et proposer des journées de marquages BICYCODE® et de sensibilisation à l'accrochage de son vélo. Sensibiliser au danger que représentent les automobilistes en infraction pour les piétons et les cyclistes.

Proposition: Sensibiliser les entreprises implantées sur le territoire à la mobilité à vélo en mettant en place et en communiquant sur la politique de déplacements des agents.

B. Développer la cyclo-logistique

La logistique est un enjeu crucial compte tenu à la fois de la densité de la ville (habitations, bureaux, etc.) et de l'augmentation des flux de livraisons liée au développement du commerce en ligne. À cela s'ajoutent les innombrables services nécessaires au fonctionnement d'une grande ville (artisans, services techniques, déménagements, etc.).



Au dessus: Twitter @aurorologue

A droite: Twitter @LesBoitesAVelo, Union nationale des entrepreneurs et professionnels à vélo



La cyclo-logistique est un axe de développement économique important, cela permet à tous les professionnels qui le souhaitent de pouvoir utiliser un vélo cargo et ainsi s'affranchir des bouchons et améliorer le cadre de vie en milieu urbain. Son développement doit, bien entendu, être largement encouragé et promu par plusieurs actions, à savoir :

Proposition: Développement de stationnements dédiés (emplacements spécifiques dédiés aux cyclo-livreurs, arceaux pour les vélos cargo, etc).

Proposition: Étude avec les acteurs concernés portant sur l'implémentation de micro hubs et relais logistiques qui peuvent prendre différentes formes comme par exemple des remorques adaptées déposées par camions permettant ensuite aux vélos cargos de charger les marchandises ou des structures pérennes.

Proposition: Utilisation de vélos cargo par les collectivités pour l'entretien des espaces publics et la logistique des services.

C. Développement des vélo-écoles

Pour encore plus développer cette culture vélo il faut que tout le monde sache faire du vélo et depuis le plus jeune âge.

Proposition: Proposer à tous les écoliers des cours de pratique du vélo dès le plus jeune âge.

Proposition: Encourager les adultes qui le souhaitent, à apprendre à faire du vélo et à entretenir un vélo par le biais des vélo-écoles.

D. Aide à l'achat et subvention

Proposition: Développer un programme de prêt et/ou d'achat de vélo (et d'accessoires) à destination des jeunes des familles modestes, dans le but de leur permettre une meilleure accessibilité à la mobilité. Nous pensons qu'il ne faut pas favoriser un type de vélo plus qu'un autre, il conviendrait de laisser le choix entre les vélos mécaniques, à assistance électrique ou encore de seconde main.

E. Compteurs vélo et OpenData

Dans de nombreuses communes, des compteurs à vélo avec totems et affichage en temps réel des passages ont été installés. C'est le cas de Paris, Grenoble, Nantes, Strasbourg, Lyon, Rouen, Mulhouse et d'autres. Les compteurs permettent de valider l'utilisation des pistes cyclables et ainsi justifient et encouragent à la mise en place d'autres pistes cyclables. L'affiche du nombre de passages permet à l'ensemble de la population de ce rendre compte du véritable usage des infrastructures cyclables, et ce malgré l'impression de certaines personnes de leur inutilisation. Cela prouve simplement que malgré une forte utilisation les pistes restent fluides et apportent une solution de mobilité efficace en ville.

La mise à disposition en temps réel, ou avec un délai d'une heure, des données mesurées par ces compteurs permet une utilisation

Proposition: Maintenir et ajouter de nouveaux compteurs vélo.

Proposition: Mettre en place des compteurs vélo avec des totems qui affichent le nombre de passages en temps réel dans le but de visualiser l'utilisation des pistes cyclables.

Proposition: Ouverture des données (Open Data) des compteurs et mise à disposition publique pour n'importe quel organisme ou personne librement. Pour être pleinement utilisables, ses données devront être mises à jour en quasi temps réel, avec des fenêtres de maximum quelques heures.

F. Report du stationnement automobile

L'espace public de Saint-Ouen-sur-Seine est particulièrement contraint, et l'occupation permanente et massive de l'espace public par des dizaines de milliers de véhicules à l'arrêt est insupportable. Cela génère beaucoup de stress pour tous les habitants. Ces véhicules à l'arrêt n'ont pas besoin d'occuper ces précieux mètres carrés dont notre ville a tant besoin.

Proposition: **Report massif** de stationnement sur voirie vers les souterrains. La diminution du stationnement en surface doit donc s'insérer dans le projet global visant à apaiser la ville. Bien sûr accompagné d'une **amélioration des parkings souterrains** (sous occupés).

V. Propositions d'aménagements

Carte des aménagements :

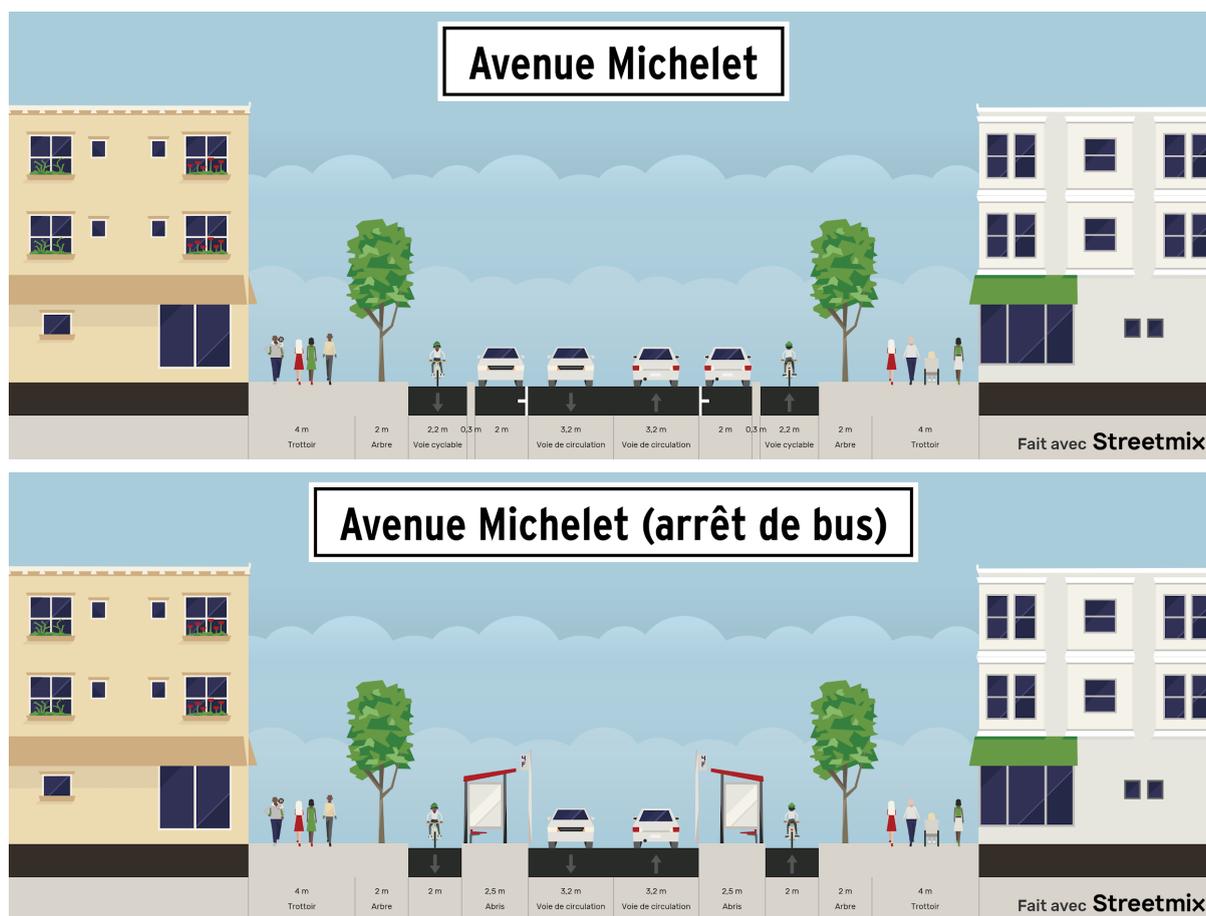
<http://umap.openstreetmap.fr/fr/map/carte-des-demandes-damenagements-cyclables-a-saint-520988>

Section courante :

- **Avenue Michelet – RD 14**

Pour l'avenue Michelet, nous encourageons la **suppression d'une file de circulation** pour y déplacer le stationnement et ainsi récupérer cet espace pour **créer une piste cyclable** de chaque côté accolée au trottoir et protégée par le stationnement. Cela permet le maintien du fil d'eau actuel et du trottoir et ainsi avoir des coûts de réalisation plus faibles. Une visite de terrain notamment sur le tronçon des puces pourrait être envisagée pour constater la particularité des lieux.

Proposition pour l'aménagement de l'avenue Michelet :



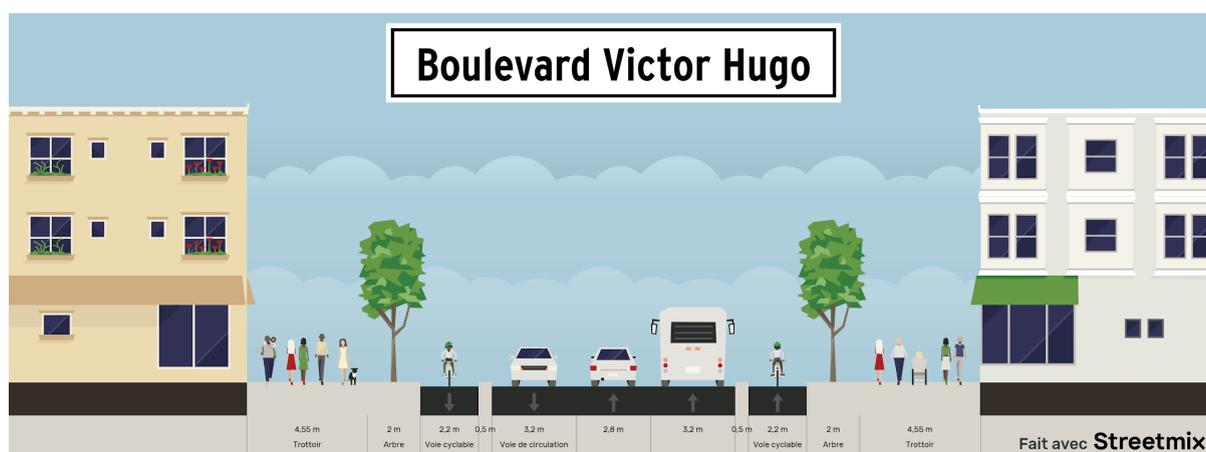
Dans l'éventualité où l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnel serait choisi, il faut que celle-ci soit d'un côté de la chaussée (non central) et sur l'ensemble de l'axe, du boulevard des Maréchaux au carrefour Pleyel. Pour garantir un confort de circulation et une compréhension de

l'axe, il n'est pas envisageable que les vélos soient obligés de faire deux traversées et deux virages à 90° pour seulement quelques centaines de mètres de piste bidirectionnelle.

- **Boulevard Victor-Hugo – RD 410**

Sur cet axe, la proposition du département est actuellement d'avoir des pistes cyclables sur le trottoir, à l'image de ce qui a été réalisé boulevard Barbès à Paris. Or, à cet endroit, la piste connaît de gros dysfonctionnements : la pression piétonne y est très forte et beaucoup de piétons se retrouvent sur la piste cyclable. Nous ne voulons pas reproduire cet aménagement ici.

Proposition de Paris en Selle pour l'aménagement du boulevard Victor-Hugo :



L'aménagement cyclable doit être maintenu, avec le même niveau de séparation et de confort, dans le passage sous les voies SNCF, au niveau du numéro 106.

- **Rue Albert-Dhalenne – RD 22**

Pour cet axe, nous encourageons la mise en place d'une infrastructure cyclable séparée, similaire à ce qui a été fait avec les coronapistes. Il ne faut surtout pas qu'il y ait de voie partagée avec les bus, ce qui créera des conflits d'usages.

- **Rue du docteur Bauer – RD22**

La rue du docteur Bauer fait partie du réseau cyclable structurant Est-Ouest, que l'on souhaite mettre en place.

Proposition: Supprimer un sens de circulation dans l'optique de créer une piste cyclable bidirectionnelle, qui devra être suffisamment large (4 mètres plus le séparateur) pour garantir le confort pour les cyclistes et permettre le passage des véhicules d'urgence (caserne de pompier sur la rue).

Exemple: <https://twitter.com/littlebigfred/status/1025894441712857088>

- **Quai de Seine – RD 1**

La RD 1 est un axe routier structurant très anxiogène qui rend impossible l'accès aux bords de Seine par les riverains. Nous souhaitons que cet axe soit apaisé pour réduire la coupure urbaine entre le quartier des Docks et le futur quartier des JO. Il est d'autant plus important de réaliser une infrastructure cyclable **directe** et simple d'utilisation sur cet axe.

Sur cet axe, la tête du pont de Saint-Ouen est l'un des points noirs le plus cités de Saint-Ouen dans le baromètre des villes cyclables de 2019. Une proposition de cheminement cyclable sur le trottoir a été émise par le département mais nous ne considérons pas cela comme qualitatif.

Proposition : **Détruire la trémie et création d'un carrefour Hollandais.**

Par la suppression du tunnel et requalification des tronçons qui entourent la tête du pont de Saint-Ouen, cela permettrait de rendre cet axe beaucoup plus accueillant pour les cycles et les piétons. Tout près de Saint-Ouen, pour la réalisation du T3b plusieurs trémies de ce genre ont été détruites et d'autres le seront bientôt, lors de ces opérations cela a redonné un souffle aux quartiers environnants.

Nous souhaiterions que cette solution soit étudiée et chiffrée dès maintenant, pour une mise en place lorsque le moment viendra. Malgré un coût important, la région propose de subventionner jusqu'à 60% les axes du RER V avec un plafond à 600 000 € par km, et à 6 millions d'€ pour le traitement des points difficiles.

Proposition transitoire: Par les berges sous le pont de Saint-Ouen.

Sous le pont il y a des anciennes berges aujourd'hui désaffectées, cette ancienne route pourrait servir au passage du RER Vélo de manière transitoire, avant que le trémis ne soit comblé. Cela permettra aussi la création d'une promenade piétonne végétalisée.

- **Avenue Gabriel-Péri – RD 111**

Cet axe fait partie de la ligne 13 du Vélopolitain et permet de rejoindre Saint-Denis depuis la gare Saint-Lazare. Il aura aussi pour effet d'établir une bonne desserte cyclable pour la future gare Pleyel et surtout de créer un centre-ville à la ville de Saint-Ouen en apaisant cet axe aujourd'hui très dangereux et bruyant.

Le tronçon sud de l'Avenue a été réalisé il y a plusieurs mois. Nous souhaitons que **quelques points durs soient repris** (cf avis complet¹ de PeS sur l'avenue et points noirs du baromètre des villes cyclables 2019) et que **l'aménagement soit continué au nord**. De plus, nous remarquons que le placement de certains îlots force les voitures à mordre sur les aménagements cyclables, ce qui augmente le danger.

Projection sur le long terme, apaiser l'Avenue Gabriel-Péri :

Il nous paraît important de mentionner que les rues commerçantes emblématiques des grandes villes sont piétonnes et qu'il n'y a pas de problème d'accès ni de transport. Il nous paraît très important d'**apaiser le trafic** sur cet axe pour **créer un centre-ville** et rendre beaucoup plus attractif le commerce local. L'espace gagné pourrait être utilisé au bénéfice des terrasses de bar, des boutiques et plus largement au bénéfice des habitants. Cela ne peut se faire qu'en **modifiant le plan de circulation** :

Proposition A : Mise en sens unique de l'avenue.

Proposition B : Couper l'avenue en deux pour autoriser uniquement la circulation locale, le trafic de transit passerait par Porte de Clignancourt et Porte de Clichy. Cette coupure se ferait au niveau de l'église Notre-Dame-du-Rosaire, les véhicules qui viennent du sud pourraient repartir via la rue Charles-Schmidt et ceux qui viennent du nord par la rue Louis Blanc.

- **Rue Charles Schmidt – RD 20**

Cet axe peut être aménagé pour permettre une desserte cyclable du secteur, mais le plus important est de pouvoir l'utiliser comme itinéraire bis les jours de marché lorsque l'Avenue Gabriel-Péri est coupée. En effet, il ne faut pas oublier que les aménagements cyclables doivent être accessibles en toute circonstance et si ce n'est pas possible des solutions temporaires doivent être mis en place.

- **Rue du Landy – RD 20**

Pour le tronçon à l'Est du croisement avec la D410 (Boulevard Jean-Jaurès) en direction de Saint-Denis, nous soutenons le souhait du département d'un aménagement de pistes cyclables sur chaussée avec des séparateurs sans oublier un traitement qualitatif des intersections.

Le tronçon à l'Ouest du croisement avec la D410 traverse un quartier résidentiel, il n'y a pas besoin d'axe de transit à cet endroit-là, la D22 (rue Albert Dhalenne) ayant déjà ce rôle. Nous demandons un aménagement de type vélorue. Cela implique un changement du **plan de circulation** qui rendra impossible les itinéraires malins type "Waze" et apaisera ainsi tout le quartier. De plus, le samedi matin, un marché se tient à proximité de la Place d'armes et nous encourageons une piétonnisation du secteur pour augmenter son attractivité.

Proposition : Aménager une vélorue à l'ouest de la D410, ainsi qu'un nouveau plan de circulation pour le Vieux Saint-Ouen.

¹ En novembre 2020, Paris en Selle a déposé un avis beaucoup plus détaillé pour la correction des points durs ainsi que sur le reste de l'aménagement de l'Avenue Gabriel-Péri.

- **Rue des Rosiers**

Proposition A: Suppression d'un sens de circulation, création d'une piste bidirectionnelle et déviation du bus.

Proposition B: Création d'une vélorue : diminution **drastique** de la circulation, possibilité de mettre la rue en tête bêche. Maintien des deux sens de circulation pour les bus.

- **Rue de la Clef des champs**

Proposition: **Nouveau plan de circulation pour l'écoquartier des Docks** et baisse de la circulation sur la rue de la Clef des champs.

Nous encourageons une diminution drastique de la circulation sur cet axe, cela a pour but de créer un lien apaisé entre le grand parc, les commerces et la halle gourmande. Plus largement, le plan de circulation de l'écoquartier des Docks pourrait être revisité pour diminuer le nombre de voitures et faciliter les déplacements à pied et à vélo. En effet, la rue des Bateliers permet déjà d'irriguer le quartier et il n'est pas requis d'avoir beaucoup d'axes traversants.

- **Pont de Saint-Ouen – RD 20**

Actuellement sur le pont il y a deux bandes cyclables unidirectionnelles. Cet aménagement est aujourd'hui un premier pas pour circuler à vélo mais reste très anxiogène et dangereux.

Proposition : Réduire le trafic qui traverse l'Île de Saint-Denis. Soit en mettant la rue en tête bêche, soit en autorisant uniquement la desserte locale ainsi que les bus. Cette réduction permettrait la création d'une vélorue.

- **Rue Emile Cordon**

La rue Emile Cordon est très souvent utilisée comme raccourci depuis la rue du Landy vers la patinoire et il y a de nombreux stationnements sauvages sur le trottoir côté cimetière.

Proposition : **Interdire le trafic de transit** et suppression du stationnement sur la section Europcar - Patinoire dans le but de faire une promenade végétalisée, en gardant tout de même un accès voitures pour la desserte locale et accéder aux parkings. Le reste de l'axe est mis en sens unique avec une dérogation pour la section devant l'agence Europcar.

- **Rue de Saint-Denis**

La rue de Saint-Denis accueille un trafic limité et n'est pas conçue pour être un axe de transit, il semblerait intéressant de mettre cette rue en sens unique, d'autant plus qu'une c'est déjà le cas pour une section de la rue.

Proposition: Mise en sens unique la partie nord de la rue (Place d'arme - Saint-Denis) et création d'un contresens cyclable.

Places et intersections :

- **Portes de Saint-Ouen, de Clignancourt et de Montmartre**

Lors de la campagne des élections municipales, l'équipe qui a remporté le vote de Paris a proposé de refaire toutes les portes pour garantir une meilleure cohésion du territoire. La création d'itinéraires cyclables continus correspond à cet objectif et nous souhaitons que Saint-Ouen soit exemplaire dans cette opération.

- **Place de la République: création d'un parc**

Actuellement la Place de la République est occupée par l'automobile avec de nombreuses nuisances causées par des véhicules en transits. Le manque d'espaces végétalisés et l'excédent de surfaces imperméables accentuent le manque d'humanité de cet espace public qui doit être valorisé avec de fortes considérations humaines et écologiques.

Nos propositions sont les suivantes:

- réduction très forte de l'espace occupé par l'automobile
- désimperméabilisation de l'espace devant et derrière le bâtiment de la mairie pour permettre la création d'un parc autour de la mairie
- plantation d'arbres
- création de pistes cyclables qualitatives
- créer un lien vert avec le carrefour de la patinoire
- suppression des trottoirs devant la mairie ainsi que sur la rue d'Alembert pour permettre un espace piéton.
- en lien avec l'avenue Gabriel Péri, réduction très forte de l'intersection pour diminuer les échanges avec la D410 : voir proposition pour l'avenue Gabriel Péri.

- **Carrefour de la patinoire**

Nous demandons la réduction de l'espace dédié à l'automobile pour apaiser cette intersection, cette réduction permet la mise en place d'une réelle intersection sécurisée et cyclable. Nous demandons à ce qu'un carrefour à la hollandaise y soit construit avec la gestion de tous les mouvements.

VI. Conclusion

Nous encourageons grandement à consulter le guide des aménagements cyclables comme base de travail pour la mise en place d'une politique cyclable. Il est très complet et cite un grand nombre de cas pour l'aménagement de nos villes pour les piétons, les vélos et les voitures. Ce livre blanc est principalement basé sur les recommandations de ce guide ainsi que sur les connaissances et les retours d'expériences des citoyens et des associations.

Lien pour télécharger gratuitement le Guide de Paris en Selle :

<https://parisenselle.fr/telecharger-guide-amenagements-cyclables/>