

Saint-Ouen pour les cyclistes et les piéton·nes

Nous proposons dans cette note les mesures à prendre pour qu'à la fin du prochain mandat municipal, Saint-Ouen soit totalement cyclable. Nos propositions sont guidées par les résultats du Baromètre vélo et le [livre blanc](#) rédigé par Paul Varry en 2021. **Car une ville cyclable, c'est une ville plus agréable pour tout le monde.** Les rues ne servent plus exclusivement à stationner des voitures et débiter des flux de véhicules motorisés. Grâce à l'augmentation de la place accordée aux piéton·nes et aux cyclistes et à l'apaisement général de la circulation, c'est une ville moins bruyante et où l'on respire mieux. C'est une ville où les enfants peuvent aller à l'école à pied ou à vélo sans que les parents craignent pour leur sécurité. **C'est une ville où l'espace public redevient un lieu de vie pour toutes et tous.**

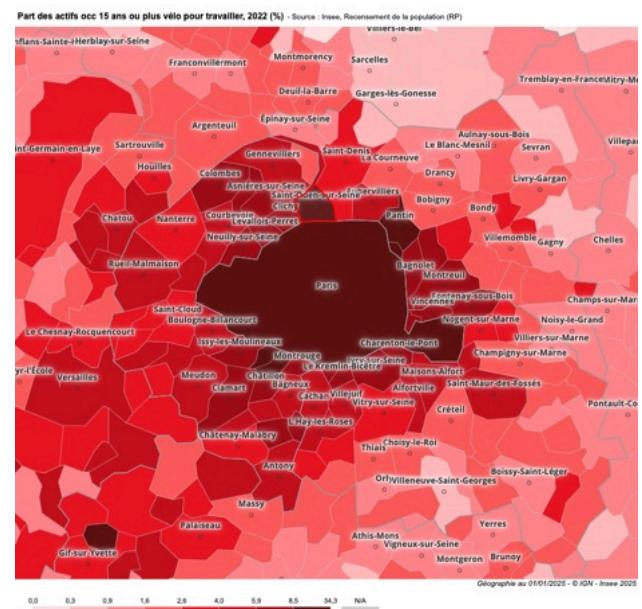
La pratique du vélo gagne du terrain partout en Île-de-France. Selon une récente étude du Ministère de l'aménagement du territoire, 26% des habitants de petite couronne sont des cyclistes réguliers¹.

A Saint-Ouen aussi, le vélo ne cesse de progresser :

Le nombre de répondant·es au **Baromètre vélo** a bondi de 86 % entre la dernière édition en 2021 et la nouvelle édition de cette année à laquelle 645 personnes ont participé - signé d'un intérêt croissant pour les aménagements cyclables.

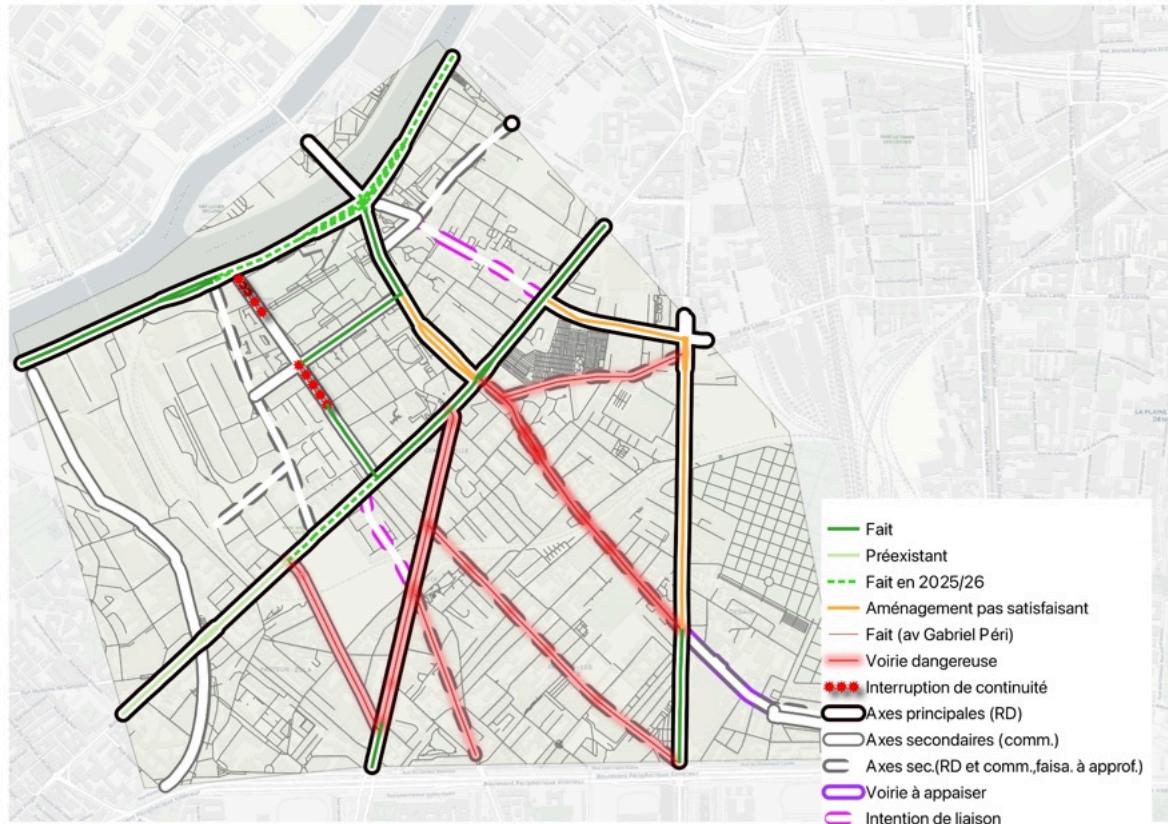


Selon le dernier recensement de l'INSEE sorti en juillet 2025, Saint-Ouen figure parmi les 5 communes extra-muros où la part modale du vélo pour aller travailler est la plus élevée : **8,9 % des Audonien·nes prennent le vélo pour aller travailler.**

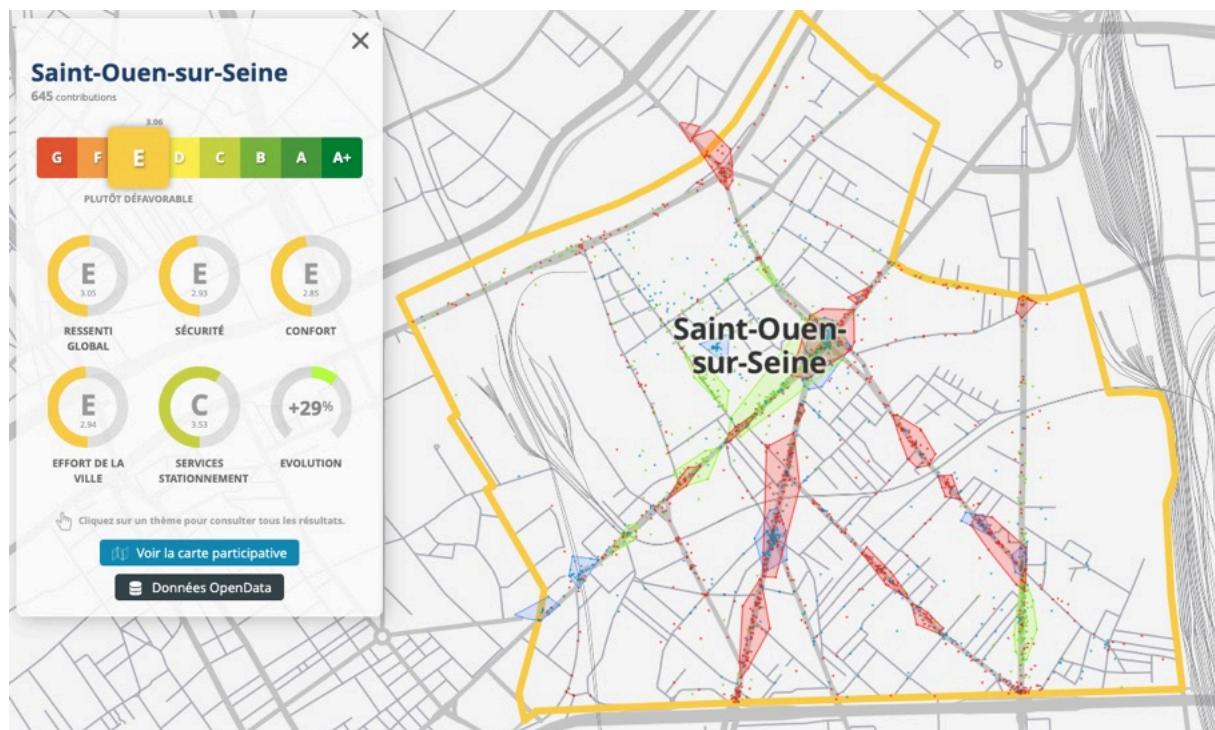


Pour autant, Saint-Ouen n'est pas encore accueillante pour les cyclistes. Si la situation s'est améliorée depuis les dernières élections en 2020, beaucoup d'axes, en particulier ceux pour rejoindre Paris, sont hostiles à la pratique du vélo. Ci-dessous, nous avons recensé les aménagements réalisés depuis 2020 (1ère carte). On voit clairement que les axes non-aménagés sont les axes jugés dangereux par les répondant·es au Baromètre (2ème carte).

¹ Un·e cycliste régulier·ère est une personne qui fait du vélo au moins une fois par semaine.



Recensement des aménagements cyclables réalisés du plan vélo de Plaine Commune.



Les résultats du Baromètre vélo 2025. Custers rouges : les endroits à améliorer. Verts : améliorations.

Bleu : les demandes de stationnement. Les résultats détaillés pour Saint-Ouen : <https://www.barometre-velo.fr/2025>

1: Retrouver le plaisir d'être dans l'espace public

L'espace public est un lieu de vie où le premier réflexe devrait être de pouvoir se déplacer à pied ou à vélo. Malheureusement, **l'espace public de Saint-Ouen est encore largement dominé par la voiture**, que ce soit pour la circulation ou le stationnement. Il est nécessaire de procéder à un **rééquilibrage de l'espace public** au profit des piéton·nes et des cyclistes, et de prendre des **mesures d'apaisement de la circulation automobile**.

La majorité des habitant·es sont favorables à une réduction de la place de la voiture, si cela permet l'amélioration du cadre de vie. Une enquête sur l'acceptabilité des mesures de réduction de la place de la voiture publiée par l'Ademe et 6t montre que **la piétonnisation et la réduction de la vitesse sont des mesures largement plébiscitées par les habitants** (79% et 65%), une proportion bien plus élevée que celle projetée par les Maires à propos de leur population.²

1.1: Généraliser le 30 km/h partout

La limitation de la vitesse est la première mesure de sécurité routière. La baisse de la vitesse, en augmentant la sécurité réelle et perçue (moins de bruit, circulation automobile moins impressionnante), encourage le développement des mobilités actives. Le passage à 30 km/h en fin d'année 2024 était donc un pas important dans la bonne direction. Cependant, **il est primordial de généraliser les 30 km/h sur toute la voirie et donc aussi sur les départementales**.

Si Saint-Ouen a la chance d'avoir des coeurs de quartiers caractérisés par des petites rues qui sont pour une grande majorité en sens unique³ et qui sont désormais limitées à 30 km/h, cela ne fait pas de Saint-Ouen une ville apaisée. **En effet, la ville est traversée par de nombreuses départementales qui marquent profondément la perception de la ville.** Les départementales menant à Paris ne sont pas encore aménagées. Par conséquent, **chaque cycliste travaillant à Paris est obligé·e de passer par des routes hostiles où les voitures continuent à rouler à 50 km/h.**



L'avenue Gabriel Péri : une avenue qui reste hostile pour les cyclistes et piéton·nes en raison du nombre élevé de véhicules motorisés et la limitation de la vitesse à 50 km/h.

² Enquête "Acceptabilité des mesures de réduction de la place de la voiture", Avril 2024, Ademe et bureau de recherche 6T.

³ Les quelques exceptions méritent un examen approfondi car elles subissent un trafic élevé non compatible avec leur caractère local, notamment la rue Raspail, la rue Emile Cordon, la rue Louis Blanc et la rue Palouzié.

1.2 : Déclasser et apaiser les départementales D111 (Gabriel Péri) et D22 (Docteur Bauer)

Le travail sur le plan de circulation est un outil incontournable pour apaiser la ville rapidement et à peu de frais. Ce travail doit interroger l'utilisation des voiries existantes, et déterminer celles qui sont des axes principaux, secondaires ou de desserte locale.

Saint-Ouen est dominé par un trafic de transit passant par les cinq départementales qui traversent la ville : D1, D410, D111, D22 et D14. Pour ré-humaniser la ville et diminuer le caractère routier qui domine la perception de Saint-Ouen, **la fonction du trafic de transit doit être retirée d'au moins deux de ces départementales qui traversent le cœur de la ville :**

- **la D111, l'Avenue Gabriel Péri**, aujourd'hui considéré l'endroit le plus dangereux par les cyclistes selon le Baromètre vélo. L'artère principale avec des commerces, bars, cafés, débouchant sur la place de la mairie, devrait connaître un autre destin pour **valoriser son caractère animé et convivial**. Son potentiel a été particulièrement visible lors de la **fête de la rue partagée le 25 mai** dernier. Elle est également un axe important du plan vélo métropolitain. Aujourd'hui déjà, les départementales D410 et D14 débloquent un trafic plus important que Gabriel Péri⁴. **Cette tendance doit être renforcée par un travail sur le plan de circulation afin qu'elle n'accueille plus qu'un trafic local** (cf. proposition du livre blanc de Paul Varry : mise en sens unique ou coupure au niveau de l'église)
- **la D22, la Rue du Docteur Bauer**, une rue à caractère local débrite un trafic de transit (notamment des poids-lourds pour les entrepôts RATP) qui pourrait passer par Pleyel plus au nord. Elle fait partie du réseau cyclable structurant Est-Ouest. (cf. proposition du livre blanc : Supprimer un sens de circulation dans l'optique de créer une piste cyclable bidirectionnelle).

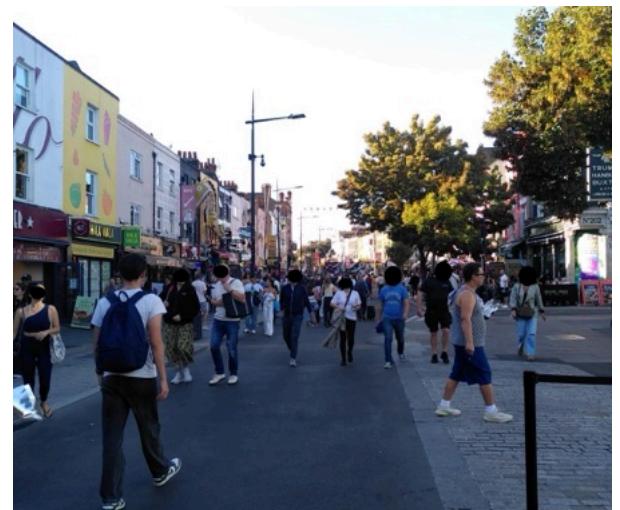
👉 Ces départementales devraient être des axes secondaires et par conséquent devraient être déclassées pour devenir de vraies rues locales.

1.3 : Requalification complète de la rue des Rosiers : pour une rue apaisée à la hauteur de sa valeur patrimoniale

Avec 5 millions de visiteur·euses par an, les puces de Saint-Ouen, cinquième destination touristique française, sont une **attraction touristique importante**. La rue des Rosiers est donc empruntée par de nombreux·ses touristes se déplaçant à pied en plus d'un trafic motorisé important (bus et voiture). La circulation est difficile et dangereuse pour les vélos et désagréable pour les piéton·nes.

👉 Une requalification complète de l'axe (apaisement, végétalisation et élargissement des trottoirs) permettrait non seulement de le mettre en valeur par rapport à son importance touristique mais apaisera aussi un axe important pour les cyclistes, piéton·nes et nombreux·ses écolier·ères se rendant au collège et à l'école élémentaire Joliot Curie. Comme Paul Varry le proposait dans le livre blanc, la rue des Rosiers pourrait devenir une vélorue avec une diminution drastique de la circulation en maintenant la circulation des bus dans les deux sens.

Un exemple inspirant (cf. photo à droite): la Camden High Street à Londres a été fermée à la circulation motorisée en début de cette année pour une expérimentation d'un an⁵. Le



⁴ <https://seinesaintdenis.fr/IMG/pdf/tmja2024.pdf>

⁵ <https://www.camdencasp.org.uk/2025/05/09/camden-high-street-closed-to-cars-for-at-least-a-year/>

caractère et profil de la rue est totalement identique à celui de la rue Rosiers. Le succès est saisissant, les piéton·nes sont nombreux·ses à se réapproprier l'espace dans la joie et la bonne humeur.

1.4 : Réserver des rues aux piéton·nes et aux cyclistes (Rue Emile Zola, Rue Raspail et Rue Charles Schmitt) et réaliser les propositions de l'étude indigo sur le double-sens cyclable

Le travail sur le plan de circulation permet de réserver des rues aux vélos et aux piéton·nes, avec éventuellement quelques passages de transports en commun. Les rues empruntées par les enfants pour rejoindre les écoles doivent être pacifiées. La pacification peut se faire avec la piétonnisation totale, partielle aux heures d'entrée et sortie d'école, ou des aménagements de voirie et évolution du plan de circulation des rues aux abords des établissements scolaires. La rue devient également un espace propice aux jeux à la sortie d'école. Plus globalement, nous recommandons de réaliser les propositions élaborées par Indigo pour Plaine Commune pour les double sens cyclables.

👉 La rue Emile Zola pourrait devenir une rue aux écoles, accueillant à la fois l'école primaire Emile Zola et la crèche municipale Jan Monmousseau. Dans la continuité de la rue Emile Zola, la rue Raspail doit également être apaisée. Aujourd'hui à double sens, elle accueille un trafic de transit important. De nombreux stationnement en double-fil et de trottoirs étroits confèrent à cette rue un caractère inhospitalier qui n'est pas à la hauteur des passages des nombreuses familles qui l'empruntent tous les jours.



La rue Raspail est un axe emprunté par de nombreux parents et enfants se rendant aux écoles et crèches rue Emile Zola un peu plus loin.

De la même façon, la rue Charles Schmitt accueille un lycée et une crèche et est très hostile pour les piéton·nes et cyclistes.



La rue Charles Schmitt affiche le même profil de rue que la Rue Raspail : en double sens et avec une file de stationnement, cette rue à fort trafic est hostile pour les piéton·nes et les cyclistes.

2 : Une ville qui protège les piéton·nes et les cyclistes : la vision 0 mort 0 blessé grave

La vision 0 mort 0 blessé grave considère que chaque accident grave ou mortel est inacceptable. Dès lors que l'on accepte que l'humain n'est pas infaillible lorsqu'il se déplace dans l'espace public, il est nécessaire de mettre en place des règles et des aménagements pour réduire les conséquences des erreurs humaines. Par leurs prérogatives, les communes sont une échelle particulièrement pertinente pour la mise en place de cette vision. Il faut également mettre en place un protocole de règles à suivre en cas de travaux, pour mettre en place des déviations pour les cyclistes sans les mettre en danger. Paris a mis en place un tel protocole⁶, et Pantin l'élaboré avec ses habitant·es.

- Mobiliser la police municipale pour sanctionner les comportements dangereux (par exemple s'assurer du respect de la limitation à 30 km/h en équipant la police municipale en radar-jumelles comme à Paris)
- Installer un dialogue régulier entre les associations vélo et l'élu·e à la sécurité
- Utiliser les caméras de vidéo protection existantes à des fins de verbalisation, pour le stationnement sauvage (en double fil notamment) et le non respect des feux rouges
- Mettre en place un protocole de bonne tenue des chantiers co-construit avec les associations

3 : Démocratisation de l'usage le vélo : éduquer au vélo

Garantir à chacun·e de faire le choix de sa mobilité, c'est donner l'opportunité de découvrir et d'essayer de nouvelles manières de se déplacer. L'apprentissage peut commencer dès l'école primaire, avec la généralisation du Savoir Rouler à Vélo. Ce dispositif déjà en place peut être renforcé. Pour les adultes aussi, les vélo-écoles existent. Colombes et Villejuif mettent en place des vélos écoles par exemple. L'atelier solidaire en en train d'en monter une.

- Accompagner la vélo-école pour adultes initiée par l'Atelier Solidaire de saint-Ouen
- Développer une piste d'apprentissage du vélo avec des panneaux, signalisation au sol
- Généraliser le savoir rouler à vélo dans la commune, pour tous les élèves de primaire

4 : Augmenter l'offre de stationnement vélo

Saint-Ouen obtient la note de C pour le stationnement au Baromètre vélo, c'est donc déjà bien engagé. Les améliorations possibles : remplacement systématique du stationnement voiture par du stationnement vélo sur les 5 mètres en amont des passages piétons. La Loi d'orientation des mobilités y oblige⁷ pour améliorer la co-visibilité des piéton·nes et des automobilistes. La gare et les établissements publics sont également des lieux où il est nécessaire de déployer en priorité du stationnement vélo.

5 : Mettre en place un dialogue régulier avec les associations

Enfin, les associations souhaitent discuter de toutes ces mesures avec l'équipe municipale. Un dialogue régulier est nécessaire afin de s'assurer que les décisions correspondent aux besoins des cyclistes. En ce sens, les associations demandent la nomination d'un chargé de mission vélo à la ville qui aura en charge la mise en place d'un plan vélo.

⁶ <https://cdn.paris.fr/paris/2022/01/27/99b3c0408d20720630d6c570a4022ef9.pdf>

⁷ <https://www.cerema.fr/fr/evenements/obligation-neutraliser-places-stationnement-motorise-5-m>

Résumé : L'ensemble des mesures

- Généraliser et faire appliquer le 30 km/h partout
- Déclasser et apaiser les départementales
 - Avenue Gabriel Péri (D111)
 - Rue Docteur Bauer (D22)
- Requalification complète de la rue des Rosiers
- Réserver des rues aux piéton·nes et aux cyclistes et réaliser les propositions de l'étude indigo sur le double-sens cyclable
 - Rue Emile Zola et Rue Raspail
 - Rue Charles Schmitt
- Une ville qui protège les piéton·nes et les cyclistes : la vision 0 mort 0 blessé grave
 - Mobiliser la police municipale pour sanctionner les comportements dangereux (par exemple s'assurer du respect de la limitation à 30 km/h en équipant la police municipale en radar-jumelles comme à Paris)
 - Installer un dialogue régulier entre les associations vélo et l'élu·e à la sécurité
 - Utiliser les caméras de vidéo-protection existantes à des fins de verbalisation, pour le stationnement sauvage et le non respect des feux rouges
 - Mettre en place un protocole de bonne tenue des chantiers co-construit avec les associations
- Démocratisation de l'usage le vélo : éduquer au vélo
 - Accompagner la vélo-école pour adultes initiée par l'Atelier Solidaire de saint-Ouen
 - Développer une piste d'apprentissage du vélo avec des panneaux, signalisation au sol
 - Généraliser le savoir rouler à vélo dans la commune, pour tous les élèves de primaire
- Augmenter l'offre de stationnement vélo
 - focaliser l'offre de stationnement vélo autour des équipements et les gares
 - remplacement systématique du stationnement voiture par du stationnement vélo sur les 5 mètres en amont des passages piétons.
- Mettre en place un dialogue régulier avec les associations
 - Organiser des comités de vélos réguliers (au moins 4 par an)
 - Nommer un chargé de mission vélo à la ville qui aura en charge la mise en place d'un plan vélo

Le livre blanc pour le développement des déplacements à vélo et des espaces piétons
https://wiki.atelierso.fr/fr/velo/ville_apaisee#le-livre-blanc-pour-lappaisement-de-la-ville-de-saint-ouen-sur-seine



Contacts : saint-ouen@parisenselle.fr, atelier.solidaire.saint.ouen@gmail.com