

ENSEMBLE À VÉLO DANS L'AGGLOMÉRATION DIJONNAISE

Association membre de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB)

10% en 2020, chiche!

Contribution au projet de schéma directeur des modes actifs du Grand Dijon

~ mai 2015 ~



~ ~ ~ ~ ~

I. Introduction

1. Un nouveau contexte à exploiter au mieux

La réalisation du Schéma Directeur des Modes Actifs (SDMA) doit inévitablement prendre en considération le contexte territorial dans lequel celui-ci s'intègre et l'exploiter au mieux.

Celui-ci doit jouer un rôle moteur pour faire évoluer les comportements de déplacement, promouvoir les modes actifs, souligner l'importance de la mise à disposition d'aménagement de qualité, s'intégrer dans la politique mise en œuvre depuis des années et, alimenter les plans d'actions des autres documents de planification déjà réalisés.

a) le tram et le projet Prioribus

L'arrivée du tramway sur l'agglomération dijonnaise a eu un effet positif sur les comportements de mobilité des dijonnais. Néanmoins, si nous voulons atteindre une part modale de 10 % en 2020, comme le prévoit le PDU adopté en 2012, il va falloir trouver constamment des leviers favorables pour promouvoir l'utilisation du vélo sur le territoire. Il est vrai que la politique de déplacements mise en œuvre par le Grand Dijon porte ses fruits et que nous jouissions toujours de « l'effet tramway ».

Actuellement, le projet *Prioribus* qui vise à créer des aménagements en sites propres, des pôles d'échanges et augmenter la vitesse commerciale des cinq Lianes du réseau Divia, est une véritable aubaine pour les modes actifs. Si ce projet vise à améliorer la desserte des lignes de bus Divia, il peut également apporter un nouvel élan en faveur des modes actifs et plus particulièrement en faveur des cyclistes. La réalisation de ces aménagements est une opportunité pour les cyclistes qui devront par la même occasion bénéficier de nouveaux aménagements cyclables. Ceux-ci viendront compléter et augmenter considérablement les kilomètres d'aménagements cyclables déjà existant. Ainsi, il serait opportun de profiter de ce projet pour vivre ce que l'on pourrait appeler : « l'effet Prioribus ». Ce doit être aussi l'occasion de concevoir ces nouveaux aménagements cyclables comme faisant partie d'un « réseau express » notamment en faisant bénéficier les déplacements à vélo du même régime de priorité que les bus vis-à-vis du trafic automobile.

b) le SCoT le PDU, les PLU (stationnement résidentiel vélo - art 12)

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) adopté par le Grand Dijon en 2010 est un outil de planification qui « englobe » tous les autres documents de planification mis en place sur le territoire. Lors de la réalisation du SDMA, il serait opportun de rappeler le rôle de SCoT dans la politique d'aménagement du territoire. Celui-ci vise à donner de la cohérence entre les différentes actions entreprises sur le territoire (zones activités, zones de loisirs, habitats, etc.). De plus, ce SDMA doit inévitablement jouer un rôle moteur en alimentant le plan d'action du SCoT adopté en 2010.

De la même manière, ce document de planification doit œuvrer en toute transversalité avec le Plan de Déplacement urbain (PDU) ratifié en 2012. Le plan d'actions du SDMA doit bien sûr et au minimum être cohérent avec celles présentes dans le PDU mais également enrichir celui-ci de nouvelles propositions.

Le SDMA doit également souligner l'importance de l'article 12 présent dans les PLU (Plan Local d'Urbanisme) qui stipule que lors de la construction de logements neufs ou la réfection de bâtiments, le promoteur doit inévitablement créer un local pour le stationnement résidentiels des vélos. Les

éventuels futurs PLU qui pourraient être élaborés par des communes de la CU se devront d'être en cette matière au moins aussi exigeants que celui adopté par la ville de Dijon.

c) le passage en communauté urbaine (CU)

La réalisation du SDMA se déroule dans un contexte nouveau : la Communauté d'Agglomération (CA) est devenue Communauté Urbaine (CU). De ce fait, le Grand Dijon dispose désormais de la compétence voirie sur tout son territoire. C'est un indéniable atout pour mettre en œuvre une politique cohérente donc efficace en faveur des modes actifs. Le SDMA devra exploiter au maximum ce nouveau contexte.

Cependant les pouvoirs de police des maires en matière de circulation et de stationnement n'ont pas été transférés au Président de la CU, comme cela aurait pu légalement être le cas. Le SDMA devra donc proposer clairement des mesures relevant de la « gouvernance » pour éviter l'apparition d'éventuelles incohérences entre des aménagements de voiries conçus par la CU et les mesures réglementaires (signalisation, instauration de zones à vitesse apaisées, de doubles sens cyclables, de « cédez le passage cycliste » aux feux, …) qui, eux, relèveront toujours des pouvoirs de polices des maires concernés.

2. Prendre le vélo au sérieux

Pour atteindre en 2020, comme le prévoit le PDU adopté en 2012, une part modale de 10 %, ce qui est ambitieux mais nécessaire (climat, santé, pollution de l'air, économie...), il va falloir faire plus et mieux! Pour cela, il faut enfin considérer le vélo comme un mode de déplacement à part entière: un cycliste n'est pas forcément en balade, un cycliste n'a pas forcément tout son temps, un cycliste ne prend pas uniquement son vélo pour aller acheter son pain à quelques centaines de mètres de chez lui, un cycliste n'est pas un piéton assis, un cycliste n'est pas censé toujours accepter faire des détours, un cycliste n'est pas forcément « quelqu'un du coin »...

Comment ne pas prendre le vélo au sérieux :

• **exemple 1**: obliger un cycliste à traverser 4 fois les rails du tramway, à mettre pieds à terre 2 fois, pour parcourir un peu plus de 1 km le long de l'avenue Jean Jaurès;



- **exemple 2**: imposer au cycliste des « cédez le passage » alors que les autres usagers bénéficient d'un régime de priorité à droite (cours de Gray à Saint-Apollinaire) ;
- exemple 3: proposer au cycliste de rouler sur un trottoir mixte piéton-vélo (configuration pourtant non réglementaire) coincé entre un mur et des barrières aux abords d'une école (avenue Marguerite de Salins à Marsannay-la-Côte);



 exemple 4 : ne lui offrir aucune solution pour relier deux tronçons d'aménagements cyclables entre la rue de l'Hôpital et le rempart de la Miséricorde, ou interrompre brutalement une piste cyclable et laisser le cycliste livré à lui-même pour trouver comment poursuivre son chemin par exemple en arrivant place Darcy par le boulevard de Brosses ou la rue du Docteur Chaussier;



• **exemple 5** : le pousser régulièrement à la faute, en faisant déboucher une piste directement sur un passage piétons ou ...



- **exemple 6**: ...interrompre une piste sur quelques mètres pour la transformer en « trottoir mixte » (situation sans assise règlementaire, récurrente le long du tramway, génératrice d'incompréhension entre cyclistes et piétons)
- **exemple 7**: ne pas prendre en compte les déplacements à vélo lors des travaux (récemment, les cyclistes qui se dirigeaient vers Valmy en suivant le tramway n'étaient pas prévenus qu'ils seraient contraints de faire demi-tour!)
- exemple 8 : proposer aux cyclistes une piste au niveau du trottoir et à l'approche d'un rondpoint les envoyer brutalement « dans la gueule du loup » (aménagement d'un nouveau giratoire boulevard des Diables Bleus / rue Ez Penottes)



3. Quelques objectifs généraux et principes à respecter

• Le vélo partout et pour tous

L'objectif de 10% de part modale du vélo doit concerner l'ensemble du territoire et pas seulement les zones urbaines denses, le vélo doit donc trouver toute sa place dans les zones périurbaines. Les actions visant à développer l'usage du vélo doivent s'adresser à tous les âges, à toutes les catégories sociales

• Le réseau structurant, rapide, à la fois en étoile et circulaire

Le réseau structurant doit désormais être conçu en termes de « voies rapides », « réseau express » : aller vite et loin avec sécurité, efficacité et confort. Il doit être à la fois rayonnant et circulaire. « Le nouveau schéma cycliste d'agglomération intégrera un réseau express Nord-Sud et Est-Ouest » : promesse électorale de la liste menée F. Rebsamen lors des élections municipale et communautaire de 2014 (document)

Les coupures urbaines

Le SDMA doit prévoir l'inventaire des coupures (tous modes actifs confondus) et un plan pluriannuel de résorption. Les aménagements urbains futurs devront intégrer la nécessité de ne pas créer de coupures pour les déplacements actifs

• La continuité

Que ce soit pour le réseau structurant ou le maillage fin, la continuité des itinéraires cyclables doit être un objectif fondamental et cela à tous les niveaux d'échelles, et pour tous les aspects du réseau, continuité en termes d'itinéraire bien sûr mais aussi, identité visuelle, signalisation, dont jalonnement, niveau de sécurité... Sur les cartes actuellement, l'« épaisseur du trait » masque souvent de vraies discontinuités.



• Le jalonnement

Le jalonnement est indispensable pour favoriser l'utilisation des modes actifs. Cet aménagement permet aux cyclistes de s'orienter convenablement, de se rabattre sur les itinéraires adéquats, sécurisés et de gagner du temps. Le jalonnement doit notamment concerner le réseau structurant luimême, le « rabattement » vers celui-ci ainsi que vers les pôles multimodaux (gares, stations de tramway) et les services (parkings, vélostations, réparateurs...).

• Privilégier l'apaisement des vitesses et la réduction du trafic motorisé plutôt que des aménagements spécifiquement cyclables pour le maillage fin

Faire de la place au vélo ne doit pas toujours être synonyme de « faire des aménagements », en zones denses, en zones résidentielles, l'apaisement des vitesses des véhicules motorisés, la réduction du trafic, permettent de faire de la place aux modes actifs, tout en favorisant la vie locale et le bien-être des riverains. Avant de penser « aménagements » il faut examiner de près toutes les possibilités d'abaisser la vitesse et la densité du trafic.

La cohabitation piétons / vélos

La réapparition de conflits d'usage de l'espace entre piétons et cyclistes est un signe plutôt positif : l'automobile n'occupe plus toute la place, les modes actifs se développent! Cependant, si les appels aux comportements civils sont nécessaires pour éviter certains « frottements », il ne faudrait pas que ce soit le seul angle d'attaque de cette question! Il est indispensable de créer des conditions telles que chaque usager soit conduit « naturellement » à adopter un comportement civil, il ne faut donc pas créer des aménagements générant mécaniquement des conflits (voir l'exemple 3 ci-dessus). Le réseau structurant, surtout dans sa version « express »(voir ci-dessus), ne peut se construire sur la base de longs tronçons où des problèmes de cohabitation piétons-vélos se posent. Ainsi le tronçon actuel qui va de la place Darcy à la place de la République, peut difficilement en son état actuel, être intégré à un réseau express!

« Remettre à plat » les principes qui ont semblé à l'œuvre jusqu'à présent.

Actuellement, beaucoup de situations de conflit auto / vélo sont gérées selon le principe « un automobiliste ne connait pas les règles de priorité concernant les cyclistes », et quand bien même il les connaîtrait, cet automobiliste est censé ne pas être capable de les respecter! Cela se traduit par une multiplication des situations de priorité défavorable aux déplacements à vélo (« cédez le passage ») voire même à la pose de barrières en chicane!



Signalisation

Une mise à jour complète est nécessaire, pour une meilleure lisibilité et donc une meilleur compréhension : vers une signalisation minimale (non redondance des informations, par exemple aire piétonne signalée comme autorisée aux cycles, sens interdit signalé « y compris vélos »...), cohérente et... réglementaire (aire piétonne limitée à 20 km/h voir à 30 km/h pour les livraisons)!



• Le vélo au service des transports en commun.

Le vélo doit désormais être appréhender aussi comme un moyen de résoudre, à moindre coût, certains problèmes de saturations dans les transports en commun (desserte du campus universitaire)

II. Un vrai réseau structurant

1. Objectifs

Le schéma directeur de 2004 énonçait des grands principes parmi lesquels : « Suivre les axes de voirie structurants plutôt que les itinéraires secondaires afin notamment de faciliter la lisibilité et la mémorisation du réseau ; privilégier les trajets les plus directs et les plus courts ; desservir les pôles

d'équipements, d'habitat et d'emploi ; affirmer la légitimité du cycliste sur les espaces publics les plus fréquentés ; faciliter les échanges entre les territoires ; parvenir à une desserte équilibrée et homogène de l'agglomération » Force est de constater que le travail n'est pas terminé! Le prochain schéma directeur devra bien sûr réaffirmer ces grands principes, mais aussi y ajouter la continuité, le jalonnement et des perspectives à court ou moyen terme pour un la mise en place d'un réseau express.

2. Grands boulevards, grands axes, places et grands giratoires :

Les grands axes sont, par nature, structurants. Ils doivent donc être intégrés de fait au réseau cyclable. Le vélo doit y trouver sa place. Leur aménagement permettra d'accueillir en sécurité les cyclistes que ce soit par des pistes cyclables adaptées ou des mesures efficaces d'apaisement de la vitesse. Citons entre autres :

- Les boulevards Carnot (aménagements prévus par le schéma directeur 2004), Pascal.
- Le boulevard Thiers est à terminer et le boulevard Voltaire gagnerait à être réexaminé (jonctions avec la place du 30 Octobre, avec la rue d'Auxonne et le boulevard de l'Université
- Les boulevards « de ceinture », Chèvre Morte François Pompon, Allobroges, Gallieni, Pascal.
- L'avenue Victor Hugo, le boulevard du Castel, le boulevard De Lattre de Tassigny à Chenôve,
- L'axe allant du boulevard Palissy au boulevard Gabriel en passant par le pont et le boulevard Kennedy, la rue Chevreul et le boulevard Mansart
- La liaison Dijon Marsannay-la-Côte par la route des Grands Crus.
- les rues de Mirande, de Sully, d'Auxonne (aménagements prévus par le schéma directeur 2004), la route d'Ahuy.

Naturellement sur ces grands axes, lorsque leur configuration le permet, une solution pour faire de la place au vélo toute en accueillant trafic automobile et transports en commun, consiste à les réaménager en « boulevard urbain » (comme cela a été fait, avec succès, pour le boulevard Champollion).

Les grands giratoires, carrefours et places doivent être étudiés avec soins dans le souci d'assurer à la fois l'efficacité et la sécurité des déplacements à vélo. Citons quelques situations à (ré)examiner : les places Wilson, 30 Octobre, Saint Exupéry, Roger Salengro, le rond-point du 8 Mai, le carrefour rue d'Auxonne - rue Magenta - boulevard Voltaire et ... le tout récent giratoire du boulevard des Diables Bleus (voir l'exemple 8 ci-dessus). La nouvelle fiche du Cerema « Vélos et giratoires » de décembre 2014 peut être un bon élément de réflexion pour sortir des « vieux » schémas d'aménagements. !

3. Les liaisons intercommunales :

Le réseau structurants doit permettre de relier de façon sûre, efficace et confortable l'ensemble des communes de l'agglomération, que ce soit celles-ci et la ville centre (liaisons radiales), ou ces communes elles-mêmes (réseau circulaire).

Ces liaisons doivent naturellement prendre en compte la desserte des zones d'activités ou de loisirs même hors du Grand Dijon comme la base de loisirs d'Arc-sur-Tille (voir le § gouvernance).

Actuellement ces liaisons intercommunales notamment les « circulaires » en sont au stade embryonnaire! Seule la liaison entre Saint-Apollinaire et Quetigny peut servir d'exemple.

Citons, de façon non exhaustive, quelques manques criants :

- Longvic Dijon par la D996 (aménagement partiel!)
- Ahuy Dijon et Ahuy Daix Hauteville-lès-Dijon (dénivelé certes, mais la commune de Daix propose une aide à l'achat de VAE!)
- Chevigny-Saint-Sauveur Sennecey-lès-Dijon Neuilly-lès-Dijon (halte ferroviaire TER)
- Marsannay-la Côte Perrigny-lès-Dijon
- Chenôve Longvic

Ce réseau de liaisons intercommunales doit se développer en cohérence avec le réseau des véloroutes et voies vertes : comment ira-t-on de Dijon à Vaux-sur-Crosne ? Comment ira-t-on de Dijon à Beaune ?

Ces liaisons intercommunales, qui ne relèvent pas toutes de la compétence du Grand Dijon mais aussi, actuellement, de celle du Département, impliquent donc une bonne coordination entre ces collectivités (voir le § « Gouvernance »).

Sur ce réseau structurant destiné à permettre au vélo d'exprimer toute son efficacité, toute sa... vélocité, il faut éviter de lui imposer un régime de priorité systématiquement défavorable ou des obstacles de types barrières en chicanes, qui dans certains cas rendent même extrêmement difficile le passage des cycles non « standards » : tricycles couchés, vélos « cargo », vélos avec remorque...

4. Le jalonnement

Peut-on imaginer une ville sans signalisation directionnelle pour le trafic automobile ? Non bien sûr, on ne se déplace pas toujours sur un itinéraire habituel et avant qu'un itinéraire devienne « habituel », il faut le découvrir une première fois! Et chacun sait bien que lorsqu'on cherche sa route, on perd du temps et on prend des risques (en étant plus préoccupé à ne pas se perdre qu'à être attentif aux autres usagers). Pourquoi en irait-il différemment pour les déplacements à vélo ?

Comme pour l'automobiliste, le jalonnement est pour le cycliste un élément essentiel de confort, d'efficacité et de sécurité! Et pour guider un cycliste la signalisation routière ordinaire est de bien peu de secours.

Un jalonnement cyclable dans le Grand Dijon doit donc être mis en œuvre très rapidement. Cela était d'ailleurs prévu par l'ancien « Schéma directeur en faveur des cyclistes » qui avait été adopté en 2004!



C'est à Berlin

Ce jalonnement devra bien évidemment utiliser la signalétique réglementaire spécifique. Les différentes collectivités devront se concerter pour obtenir à terme un jalonnement complet, cohérent et homogène sur tous les itinéraires cyclables situés sur le territoire de l'agglomération ou connectés à celui-ci.

III. Le maillage fin du territoire communautaire

Le vélo doit trouver sa place partout : centres villes, quartiers, communes rurales et périurbaines. Cela peut passer par des aménagements purement cyclables (piste ou bandes) mais l'outil essentiel est certainement l'apaisement du trafic automobile en volume et en vitesse.

1. L'apaisement des vitesses et du trafic motorisé

En dehors des axes de liaisons inter-quartier, il faut, notamment dans les quartiers résidentiels, généraliser les zones à vitesse apaisée (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne). Cela doit se faire dans la concertation (et les riverains ne sont pas les seuls concernés!), avec cohérence, avec une homogénéisation des aménagements de façon à aboutir à une bonne perception de ceux-ci et donc au respect de ces zones. Actuellement, on peut que déplorer un « saupoudrage » d'aménagements disparates, illisibles, incohérents, donc peu respectés! Qui se rend compte que la rue Chabot Charny à Dijon est en zone 30 ? Quelle cohérence entre les aménagements si, comme à Saint-Apollinaire, contrairement à la réglementation, aucune des zones 30, aucune des zones de rencontre n'offre de double sens cyclables ?

Ces zones à vitesse apaisées bénéficient tout autant aux cyclistes qu'aux piétons, aux riverains et même aux automobilistes qui profitent d'une circulation plus fluide, notamment par une réduction du nombre de carrefours à feux !

L'aménagement des zones à vitesse apaisée actuelles et futures doit être (re)pensé à la lumière de leur récente (re)définition dans le code de la route (ces zones doivent être aménagées « de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable » art. R110-2) et de leur objectifs vis-à-vis de la prises en compte des modes actifs.

La prise de vitesse dans ces zones doit donc y être rendue impossible. Les carrefours à feux doivent y être proscrits. Les passages piétons (au sens du code de la route) doivent disparaître, ils ne protègent rien le piéton, lui impose des contraintes (règle dite des 50 mètres) et envoient de mauvais messages aux conducteurs de véhicules motorisés (« les piétons n'ont aucune légitimé à traverser en dehors de ceux-ci ». Renoncer à ces passages piétons n'empêche pas de matérialiser sous une autre forme des endroits « conseillés », notamment aux personnes mal voyantes, pour effectuer une traversée. On ne devrait donc plus trouver des places en zone 30 disposant d'une multitude de passages piétons, comme la pourtant toute nouvelle place du Théâtre à Dijon!

Pour marquer les entrée-sorties de ces zones, il faut utiliser au maximum le concept de trottoir traversant qui a notamment l'avantage de ne nécessiter aucune signalisation concernant les priorités des différentes usagers mais simplement de la « pédagogie » (voir le § communication).

Ce maillage fin doit impérativement intégrer les accès aux établissements scolaires (primaires, secondaires, ...). Par exemple, comment peut-on réellement accéder à vélo en sécurité aux lycées Le Castel, Saint Joseph et Montchapet, en l'état actuel des rues Charles Dumont, Daubenton, du Transvaal, Victor Hugo, des boulevard du Castel, des Clomiers, François Pompon ?

Dans cette politique d'extension des zones à vitesse apaisée (prévue par le PDU), le Grand Dijon doit mettre à profit sa toute nouvelle compétence en matière de voirie, et, compte-tenu de l'absence du transfert des pouvoirs de police des maires au Président de la CU, il devient indispensable de mettre en œuvre une méthode de gouvernance adaptée pour dépasser cette situation (voir l'introduction cidessus). Il faudra notamment, que les maires soient incités à utiliser « sans rechigner » toutes les

nouvelles mesures du code de la route, celles déjà en vigueur et celles qui le seront bientôt, destinées à favoriser le développement des modes actifs.

2. Double sens cyclables, « cédez le passage cycliste », ...

Pour que ces zones à vitesse apaisée soient réellement partie intégrante du maillage cyclable fin du territoire, il est indispensable que les double sens cyclables y soient effectivement la règle et cela dans toutes les communes de l'agglomération. Il est en est de même pour les « cédez le passages cyclistes » aux feux qui resteraient présents dans ces zones (Rappelons que l'utilisation de cette signalisation n'est pas réservée à ces zones à vitesses apaisées!)

Le SDMA doit envisager un inventaire des rues, dans toutes l'agglomération, encore à sens unique pour tous les usagers et examiner au cas par cas la possibilié d'y instaurer des double sens cyclables.

Le cyclistes ne doivent plus être pénalisés par les plans de circulation anciens.

Citons quelques exemples, non exhaustifs : les centres anciens de Chenôve, Saint-Apollinaire ou encore tout le secteur dijonnais compris entre le bas de la rue de Montchapet et la rue Devosge.

3. Les coupures

Les espaces verts, parcs et jardins, ne doivent plus créer des coupures urbaines mais au contraire participer au maillage en y créant des cheminements cyclables. Citons, par exemple, le jardin de l'Arquebuse, la promenade le long de l'Ouche (rue Chanoine Colette), le chemin de la Fontaine d'Ouche...

Il faut procéder à la mise à jour de toutes les signalisations des impasses : remplacer, chaque fois que cela est nécessaire, le panneau « impasse » classique par le panneau « impasse débouchante »



L'ensemble de tous les « petits passages » doit être inventorié afin d'étudier la possibilité de leur ouverture claire et effective aux cycles.



D'une façon générale, le schéma directeur doit prévoir un état des lieux des coupures, de tout type et concernant tous les modes actifs, afin d'élaborer un plan pluriannuel de résorption de celles-ci, avec les moyens budgétaires afférents...

En effet la suppression de certaine coupure peut être à la fois urgente et non négligeable financièrement, par exemple, chemin de la Colombière, le pont enjambant la voie de chemin de fer et le canal est un gros point noir tant pour le cycliste « du dimanche » (accès à la voie verte) que pour les cyclistes allant au travail (accès à la zone d'activité de Longvic).

IV. Les services

Si l'automobile s'est développée avec le « succès » que l'on connaît, c'est par un effet de système. Ce système s'est constitué d'une part grâce à un réseau routier particulièrement dense, de bonne qualité, lisible, efficacement jalonné et régi par une règlementation adaptée, et d'autre part, par une offre de services tout aussi dense que ce soit pour l'approvisionnement en carburant, l'entretien, les réparations, la vente de véhicules ou d'accessoires, la mise à disposition très généreuses de parkings, sans oublier, les auto-écoles et... les guides touristiques et gastronomiques ! Pourquoi en irait-il différemment pour le vélo ?

1. Les parkings

L'offre de parking pour les vélos doit continuer à se développer et à se diversifier.

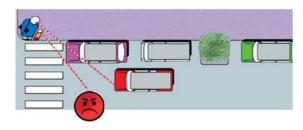
Tous les établissements (culturels, sportifs, ...) destinés à recevoir du public doivent être équipés de parkings vélos adaptés aux besoins et attentes des usagers (nombre de places, situation, sécurité...). Par exemple, le Consortium, la salle Devosge en sont actuellement, et étonnamment, dépourvus !

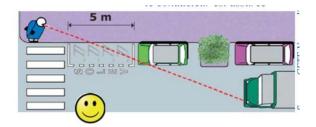
Les zones commerciales de centre-ville ou péri-urbaines doivent être pourvues en parking vélo (le PLU dijonnais d'ailleurs l'impose) mais il faut aussi veiller à équiper l'existant. Concernant les espaces publics contraints (hyper-centre, centres anciens des communes péri-urbaines...), peut-être faudrait-il réfléchir à du mobilier multifonctionnel (poubelles, bancs ou chaises...). Les chaises de la place F. Rude sont régulièrement utilisées comme arroche-vélos au risque de rendre la chaise elle-même inutilisable!



D'une façon générale, l'installation de parkings vélos ne doit pas se faire au détriment de l'espace dévolu aux piétons. Par exemple, et pour anticiper une évolution annoncée du code de la route, il faut commencer à envisager de ne plus installer de place de parking automobile immédiatement en amont

d'un passage piétons, la place ainsi libérée peut judicieusement être utilisée pour y installer des arceaux vélos.





Les « pôles » de transports en commun doivent proposer une offre « hiérarchisée » pour répondre à tous les besoins (voir la partie intermodalité). Il ne faudra pas oublier les aires de covoiturages et les stations d'autopartage actuelles et futures

2. Le stationnement résidentiel

Il reste un enjeu crucial pour le développement de l'usage du vélo qui nécessite partout l'aménagement de garages à vélos. Si les normes pour le stationnement dans le bâti neuf ont été réévaluées positivement à l'occasion du nouveau PLU de la ville de Dijon, il faudra veiller à ce que ces normes soient reprises, tout en tenant compte du 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 ») à l'occasion de la révision des PLU des autres communes de l'agglomération.

Pour le stationnement résidentiel dans le bâti ancien, il faudra inciter les propriétaires au respect des obligations imposées par le décret cité ci-dessus. Le Grand Dijon doit aussi pouvoir proposer aides et conseils aux propriétaires pour aménager et faire respecter la destination de ces locaux (différentes ressources sont disponibles pour cela : documents du Ministère et de la FUB).

Pour le stationnement résidentiel en habitat collectif ancien, inciter les bailleurs à la recherche de solutions (locaux inoccupés). Il n'est pas interdit d'envisager des solutions sur l'espace public.



3. Le stationnement « occasionnel »

Lors des événements pouvant attirer un public nombreux et se déroulant en plein air ou dans des lieux non pourvus de parkings vélo, le Grand Dijon doit être en mesure de mettre à disposition des organisateurs des solutions modulaires et mobiles de parking vélo. Il existe, par exemple, des solutions du type « rack d'arceaux » installé sur remorque.

4. Réparation, entretien, location

Le Grand Dijon doit soutenir activement le développement sur toute l'agglomération des ateliers associatifs de réparations de vélos, des activités de locations de vélos, notamment de vélos utilitaires « spéciaux » (transport d'enfants, de marchandises...). Il faut aussi développer un réseau de points ressources « gonflage-crevaison ».

5. Lutte contre le vol

Le Grand Dijon doit soutenir la mise en place de points de marquage des vélos (bicycode) facilement accessible (localisation et coût). Les polices municipales doivent être sensibilisées régulièrement à cette question.

Afin de de ne pas renforcer la crainte du vol, il faut trouver des solutions pour éviter que subsistent dans l'espace public des épaves de vélos. De même, le Gand Dijon devrait pouvoir informer les bailleurs sociaux de la nécessité de ne pas laisser de telles épaves dans les locaux à vélos en habitat collectif.

6. Apprentissage

Il faut soutenir le développement de l'apprentissage du vélo urbain (vélo-école, remise en selle pour adultes notamment), cela peut (doit ?) passer par le soutien à la création d'un emploi associatif. Il doit y avoir dans le Grand Dijon au moins une vélo-école ayant « pignon sur rue ».

7. Une « maison du vélo » ?

Et pourquoi pas une « maison du vélo » ? En un même lieu, « stratégique » bien sûr, tous les services et toutes les informations liées à l'usage du vélo sous toutes ses formes.

V. L'intermodalité

Outre que le fait que l'usage du vélo peut être un outil pour réduire les effets de saturation des transports en commun (desserte du campus de l'uB par la ligne T1 du tramway, par exemple) à un coût nettement plus faible que l'augmentation des fréquences ou des capacité, le vélo est un parfait complément aux transports en commun quant à l'objectif de réduire le recours à la voiture individuelle : le vélo permet d'accroitre, notamment dans les secteurs peu denses, la zone de chalandise des TC.

1. Rabattement à vélo vers les transports en commun

Pour rendre les transports en commun encore plus efficaces dans la réduction de l'usage de la voiture individuelle, il faut bien sûr qu'ils soient attractifs mais il est nécessaire aussi de pouvoir y accéder autrement qu'en automobile! Au côté de la marche à pied, le vélo est bien souvent le mode le plus adapté pour rejoindre un transport en commun (en zone peu dense). Développer cette complémentarité repose à la fois sur des aménagements, des services, de la communication et de la réglementation.

- Créer des itinéraires cyclables permettant de se rendre de façon sécurisée et sécurisante aux nœuds importants du réseau de transports en commun : gares, stations et terminus de tramway, terminus bus...
- Jalonner ces itinéraires
- Rendre le pôle d'échange multimodal (PEM) de la gare de Dijon parfaitement accessible à vélo par des itinéraires, sûrs et directs, et cela pour chacune de ses entrées. Actuellement, l'absence d'aménagements cyclables rue des Perrières et Guillaume Tel, les sens uniques dans la rue du Dr Albert Remy et dans le bas de la rue Mariotte compliquent de façon excessive

- les accès à vélo au PEM. La passerelle au niveau du pont de l'Arquebuse est inaccessible aux vélos et n'améliore donc pas l'accessibilité du PEM aux cyclistes.
- Les modes actifs gagnerait donc beaucoup à la mise en zone 30 de tout le quartier entre le PEM et la place Darcy (rue des Perrières, boulevard Sévigné, rues Guillaume Tell et du Dr Rémy).

2. Stationnement et services aux abords des stations et des gares

Arrivé à la station de tramway, à une gare..., le cycliste doit y trouver une solution adaptée pour garer son vélo...

- Évaluer le « potentiel vélo » de chaque station du tramway et des stations importantes du réseau de bus afin de définir le type et le nombre d'équipements nécessaires au stationnement des vélos (arceaux simples, arceaux abrités, consignes sécurisées individuelles ou collectives...)
- Prévoir et réserver de la place pour le développement futur de ces équipements en fonction de l'évolution de la demande.
- Développer aux abords du PEM et de la gare Porte-Neuve et des futures haltes ferroviaires qui pourraient voir le jour, une offre hiérarchisée de stationnement vélo : arceaux simples au plus près des accès pour le stationnement de courte durée, des arceaux couverts pour la moyenne durée, des abris sécurisés pour la longue durée et les usages « pendulaires ».
- Expérimenter l'installation de « vélobox » (du type « Métrovélo Box » à Grenoble) annexées à certaines vélostation Divia. Cet équipement pourrait ainsi offrir, en complément du service de consigne vélo actuelle, un service de location de vélo, ce dernier permettrait aux usagers, du tramway ou du bus, de finir leur trajet à vélo et de ramener le vélo emprunté dans sa « box ». Ce dispositif semblerait particulièrement adapté à la desserte des zones d'activités industrielles ou tertiaires à un coût nettement moindre que les solutions de transports « plus ou moins » à la demande.
- Favoriser le développement d'une offre de services vélo, réparation, entretien, location de vélos et d'accessoires (remorques, sièges...), proches des nœuds importants des réseaux de transports en commun.

3. Embarquement des vélos dans le tramway.

Alors que dans la majorité des réseaux de tramway français, il est possible, sous certaines conditions, d'embarquer un vélo (non pliée!), le réseau grand-dijonnais interdit toujours cette possibilité. Si cette possibilité n'est pas censée apporter une réponse satisfaisante à des usages « pendulaires », elle est nécessaire pour répondre à certains besoins plus occasionnels, citons par exemple : revenir chez soi avec un vélo en panne, depuis Quetigny rejoindre en famille la voie verte le long du canal pour une balade du dimanche, aller suivre un cours de vélo-école sans avoir besoin de charger son vélo dans le coffre de sa voiture...

4. Communication intermodale.

Une bonne information sur les possibilités offertes par l'intermodalité est indispensable à sa réussite. Lors d'une recherche de solution de mobilité, chacun devrait pouvoir accéder à l'ensemble du « bouquet » des solutions multimodales disponibles afin de pouvoir choisir la plus pertinente pour effectuer son déplacement que celui-ci soit occasionnel ou régulier. Dans ce but,

- insérer une dimension vélo sur tous les supports d'informations des transports en commun et inversement
- développer et mettre à jour régulièrement les informations utiles à l'usage du vélo sous toutes ses formes sur les sites internet d'information multimodale. Le calculateur d'itinéraire « mobigo » est encore trop souvent « déceptif » en ce qui concerne l'usage du vélo.
- mettre à disposition toutes les informations pratiques utiles aux cyclistes (services, itinéraires, contacts...) dans ou aux abords des gares et des stations de bus et de tramway. Proposer par exemple à certains points stratégiques le panorama complet des différents services-vélos à disposition dans l'agglomération.
- favoriser le rabattement en modes actifs vers les transports en commun en communiquant, sous forme de cartes affichées dans des lieux stratégiques (PEM, terminus de tramway, ...) sur les temps d'accès à vélo ou à pieds. Représenter sur ces cartes, à l'aide de cercles concentriques, les quartiers à moins de 10, 15, 20 minutes à vélo du PEM par exemple, idem pour la marche.
- diffuser, par exemple dans la revue du Grand Dijon, un dossier complet sur l'intermodalité tramway-vélo (itinéraires, stationnements, services...).

VI. Communication - information

Il est bien connu que les changements d'habitudes en matière de mobilité ne requièrent pas seulement la connaissance de l'existence de solutions alternatives! Le passage à l'acte est un phénomène complexe.

Si des campagnes d'information et de sensibilisation en direction du grand public restent nécessaires elles sont loin d'être suffisantes.

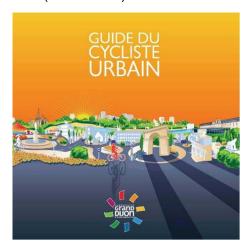
1. Informations et sensibilisation à destination du grand public.

Le Grand Dijon doit élaborer un plan de communication sur des médias variés portant sur les thèmes suivants :

 Les avantages individuels et collectifs de l'usage du vélo au quotidien, sans oublier sur le volet santé et bien-être

- le vélo sous toutes ses formes (personnel, location, libre-service...)
- le bouquet des solutions de mobilité intégrant le vélo (vélo de bout en bout, vélo combiné avec un TC, (voir ci-dessus)
- communication/information/pédagogie régulière au sujet des nouvelles règles de circulation (issues notamment de la démarche dite du « code de la rue »)
- information régulière sur l'accidentalité des modes actifs
- le vélo une solution moderne, une solution d'avenir!

Le Grand Dijon doit envisager la mise à jour et la réédition du Guide du cycliste urbain éventuellement sous la forme d'un guide du cycliste et du piéton. Ce guide doit pouvoir aussi servir de références aux conducteurs de véhicules motorisés pour s'approprier les nouvelles règles de circulation en ville afin notamment d'être en mesure de satisfaire leur obligation de prudence imposée le code de la route visàvis des usagers les plus vulnérables (art. **R412-6**).



Mais comme évoqué ci-dessus, cela ne suffit pas à entrainer le passage à l'acte! C'est pourquoi il serait sans doute opportun d'envisager désormais des actions complémentaires de type « marketing individualisé » qui ont déjà fait la preuve de leur efficacité. Localement, seule l'opération « *J'y vais autrement* », initiée par Alterre-Bourgogne en 2009, a pu donner une idée de la faisabilité et l'intérêt de ce type de démarche.

2. Informations et sensibilisation de publics ciblés.

Au-delà du « grand public », il est nécessaire aussi de viser des publics plus spécifiques et mieux ciblés.

- Cela doit passer par l'incitation et le soutien aux démarches de Plan de Déplacements d'Entreprises, d'Administrations ou d'établissements scolaires.
- Le Grand Dijon doit soutenir, voire initier, des actions du type « Challenge 'au travail sans ma voiture' ».
- Le volet vélo dans la problématique de l'éco-mobilité scolaire, tel que l'abordent certaines actions du PDU doit être renforcé. Cette question doit impérativement être traitée par une approche méthodique globale, « systémique », intégrant tous les facettes du problème : mode de déplacements des parents pour aller au travail, aménagements des abords de l'école, sécurité, aspect santé publique...

3. Mobiliser tous les relais d'opinion

L'information au sujet du vélo doit utiliser tous les relais d'opinions disponibles :

- les polices municipales (les personnels doivent bénéficier d'une « formation continue » concernant l'évolution de la réglementation). La piste dijonnaise de sécurité routière destinée aux scolaires gagnerait en efficacité en intégrant certains des nouveaux panneaux que l'on rencontre désormais en milieu urbain et qui sont encore mal connus du grand public (les enfants sont de bons relais auprès de leurs parents!). Les interventions destinées aux scolaires doivent mieux prendre en compte le vélo « mobilité », mode de déplacement urbain.
- les personnels de santé (généralistes, infirmières et médecins scolaires) doivent pouvoir disposer de toutes les informations nécessaires, notamment en matière d'accidentalité et de santé, au niveau national et local, pour tenir un discours efficace incitant à l'usage du vélo « mobilité » dans un objectif de santé publique.
- les structures au contact des publics en difficulté du type « plateforme de mobilité » doivent disposer de toutes les informations concernant les différents usages du vélo afin de pouvoir le proposer comme solution chaque fois où il peut effectivement répondre au besoin de mobilité.

4. Vélo et travaux

Concernant la prise en compte des usagers de modes actifs lors des perturbations de circulation dues à des travaux, le Grand Dijon doit élaborer et diffuser un guide de bonnes pratiques à l'intention des maitres d'œuvre et des entreprises.

VII. Gouvernance

1. Institutionnelle.

Lorsqu'un cycliste suit un itinéraire, il ne se soucie guère du « qui a fait quoi », seul lui importe lisibilité et continuité de cet itinéraire et cela sous tous les aspects (niveau de sécurité, revêtement, signalisation horizontale et verticale, jalonnement...). Cette transparence vis à vis des maîtres d'ouvrage concernés ne peut s'obtenir que par une bonne coordination entre ceux-ci. Par exemple, la future, et tant attendue, liaison Dijon-Beaune, devra intégrer clairement cette préoccupation. Il en est de même avec la D905B entre Crimolois et Dijon qui en l'état actuel n'offre pas un niveau de sécurité satisfaisant pour les usagers cyclistes.

Lorsqu'un cycliste circule dans le Grand Dijon, il est encore trop souvent confronté à une multiplicité de « style » d'aménagements, citons par exemple la largeur des bandes, l'utilisation de la couleur verte, la disposition des logos vélo, la signalisation horizontale au niveau des intersections... Tout ce foisonnement de pratiques différentes nuit à la lisibilité du réseau et à sa compréhension, donc à l'efficacité, au confort et in fine à la sécurité des déplacements à vélo. Le « guide des bonnes pratiques » prévu par le PDU reste donc pertinent même après le passage en CU, notamment du fait du non-transfert des pouvoirs de polices des maires au Président. Comme cela a été déjà évoqué plus haut, ce non-transfert va imposer l'impérieuse nécessité de coordination des pouvoirs de polices des maires afin d'éviter que n'apparaissent des incohérences les aménagements réalisés par la CU -- et plus généralement ses objectifs en matières de développement des modes actifs--, et les arrêtés municipaux pris par les maires.

2. Concertation.

Il peut être tout à fait contreproductif, en termes d'image et de bonne utilisation des finances publiques, que de réaliser des aménagements qui ne donnent pas satisfaction aux usagers. Il est donc indispensable d' « institutionnaliser » enfin une procédure de réelle concertation avec les associations représentatives des usagers de modes actifs. Cette concertation ne doit pas se résumer à une simple présentation des projets et réalisations en matière de politique cyclable, mais elle doit permettre à ces associations d'exprimer leurs attentes et de donner leur avis sur les projets suffisamment en amont de leur élaboration. Cette concertation pour être efficace et constructive doit s'appuyer sur une totale transparence en ce qui concerne la communication de tout document ayant vocation à être connu du public.

3. Démarches participatives, collaboratives.

La bonne adéquation entre le « système vélo » de l'agglomération et les attentes et besoins des usagers ne peut être que le résultat d'une écoute active et continu de ces derniers. Il est donc nécessaire de mettre en place des outils participatifs (site internet, application smartphone...) permettant à chaque usager de modes actifs de transmettre en temps réel ses observations sur les difficultés qu'il peut rencontrer. La partie « Géovélo » du calculateur d'itinéraire « mobigo » offre un début de possibilité de ce type mais ne répond pas à tous les besoins.