

# OBSERVATOIRE DU VÉLO 2008



JUIN 2009

<b>I</b>	<b>INTRODUCTION, ÉTAT DES LIEUX DE L'AGGLOMÉRATION</b>	<b>6</b>
A	Le tissu urbain	7
B	Le relief	8
C	La population	9
D	Les pôles d'emplois de l'agglomération	11
E	La pollution	13
<b>II</b>	<b>LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES :</b>	<b>17</b>
A	La voirie	18
1	Mise aux normes législatives de la voirie	18
2	Recensement des équipements sur la voirie pour les vélos	23
B	Le stationnement des vélos	26
1	Rappel des normes de stationnement dans les PLU	26
2	Les parcs à vélos et les arceaux	30
3	Le stationnement en ouvrage, parcs fermés	30
C	L'intermodalité et le vélo	31
1	Le vélo et le tramway	31
1	La vélo station de Dijon-Ville	33
2	Les haltes ferroviaires	34
<b>III</b>	<b>UTILISATION DU VÉLO DANS L'AGGLOMÉRATION :</b>	<b>37</b>
A	Les quelques données existantes	38
1	Nombre de déplacements par jour et par personne	39
2	Les motifs de déplacements	41
3	Les déplacements en vélo : origine/destination	42
B	Les comptages	43
C	Accidentologie dans l'agglomération dijonnaise	45
1	Nombre de cycles victimes d'accidents dans l'agglomération	45
2	Gravité des accidents de cycles entre 2003 et 2007	46
3	Part de chaque mode dans l'implication à un accident	47
4	Part des modes impliqués dans un accident avec un cycle	47
5	Localisation communale des accidents depuis 2003	48
6	Caractéristique de la voirie des accidents depuis 2003	48
7	Gravité des accidents selon les caractéristiques de la voirie	49
8	Caractéristiques des accidents à Dijon	50
<b>IV</b>	<b>CULTURE VÉLO :</b>	<b>54</b>
A	Les locations de vélo	55
1	Vélodi	55
2	Office du tourisme	60
3	Vélo campus	60
4	Les 2 roues électriques	61
5	Les locations de vélos dans les collectivités	62
B	Les distributeurs de vélos	64
C	Les associations et entreprises liées au vélo	65
1	Les associations	65
2	Les entreprises	71
D	Les publications	73
E	Les manifestations	76
	<b>CONCLUSION :</b>	<b>82</b>
	Table des illustrations	84
	Table des tableaux	85
	Annexes	86



# L'agglomération à vélo...

Écologique, économique, convivial et bon pour la santé, essayer le vélo pour ses déplacements, c'est l'adopter.

Après la mise en place du schéma directeur en faveur des cyclistes, paru en 2004, le Grand Dijon souhaitait pouvoir mesurer l'évolution de la pratique du vélo et surtout l'engouement qu'il suscite aujourd'hui.

En effet, le Grand Dijon a été précurseur en la matière en voulant développer les modes alternatifs de déplacements à l'utilisation de la voiture dans un souci, notamment, de respect de l'environnement.

De nombreuses actions ont été réalisées, comme l'aménagement des pistes cyclables, des parcs à vélos, et des arceaux, ou encore, la mise en place des locations de vélos « Vélodi », dont le succès est indéniable.

Nous pouvons dire aujourd'hui et au vu du rapport de l'observatoire du vélo, qu'il existe aujourd'hui une véritable « culture du vélo ». D'ailleurs les comptages présentés dans ce rapport dénombrent jusqu'à 200 vélos par heure !

Vous trouverez également dans ce rapport l'adhésion des habitants à ce mode de déplacement, au travers d'associations, de publications et de nombreuses manifestations autour du deux-roues.

Le Grand Dijon continue de soutenir l'utilisation des modes doux de déplacements et entend continuer à les développer sur l'ensemble du territoire de l'agglomération.



A handwritten signature in black ink, which reads "François Rebsamen". The signature is fluid and cursive.

**François REBSAMEN**  
Président du Grand Dijon  
Maire de Dijon





## Préambule

L'objectif de l'observatoire est de réaliser un état des lieux dans l'agglomération dijonnaise, après la mise en place du schéma directeur en faveur des cyclistes publié en 2004. Il permet de mesurer l'évolution de la pratique du vélo dans l'agglomération.

Un certain nombre de critères sont pris en compte et comparés avec le bilan 2007.

L'état des lieux de l'agglomération comprend une étude du tissu urbain, de la démographie, des pôles d'emplois, du relief et de la pollution. Ces éléments permettent de déterminer si l'agglomération se prête aisément à la pratique du vélo.

Ensuite, le rapport présente les aménagements cyclables de l'agglomération. Il concerne en premier lieu la voirie, avec un rappel législatif et un recensement des aménagements réalisés ou à venir. Puis, un diagnostic est mené pour les stationnements vélos (parcs à vélos, arceaux..) à l'échelle de l'agglomération, et des communes. Enfin les relations d'intermodalité entre le vélo, le tramway ou le train sont explicitées.

Une troisième partie est consacrée aux données sur les déplacements dans l'agglomération dijonnaise, incluant l'accidentologie, ainsi que des comparaisons avec les années précédentes.

Enfin la culture vélo regroupe les locations de vélos (Vélodi, collectivités..), les distributeurs de vélos, les associations et les entreprises liées au vélo, les publications et les manifestations autour de ce mode de déplacement.

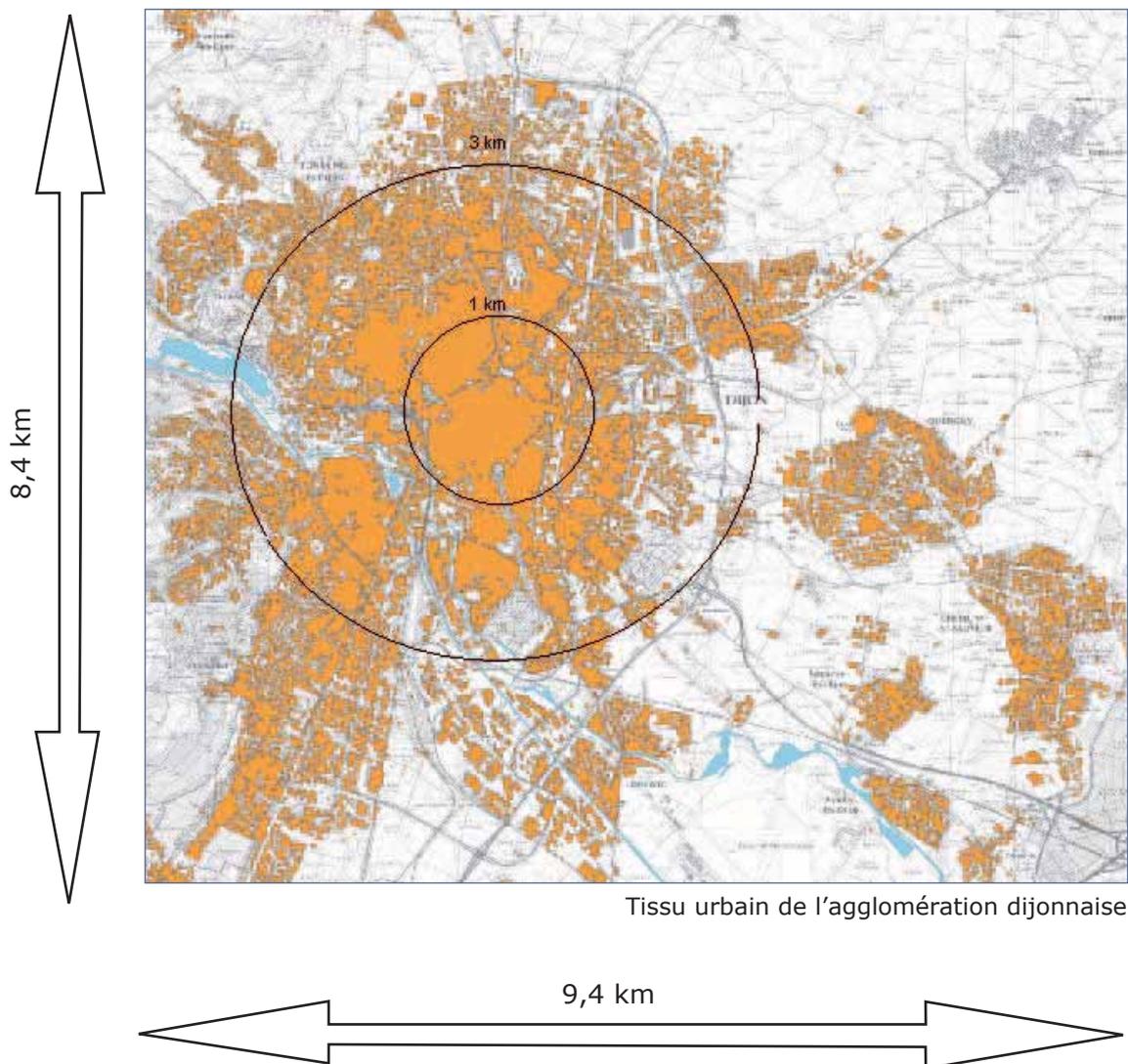
## **INTRODUCTION** **ÉTAT DES LIEUX DE L'AGGLOMÉRATION**

- Le tissu urbain
- Le relief
- La population
- Les pôles d'emplois de l'agglomération
- La pollution

## Le tissu urbain

Le vélo est le mode de déplacement le plus avantageux en ville pour des déplacements inférieurs à 3 km. En effet, d'après des études récentes, pour des distances égales ou inférieures à cette distance, le vélo est le mode de déplacement qui permet d'atteindre le plus rapidement sa destination.

L'agglomération dijonnaise est relativement concentrée : 60% de la population de l'agglomération, soit environ 150 000 habitants est située dans un cercle de 3 km de rayon. Ainsi, l'agglomération se prête aisément à la pratique du vélo.



## Le relief

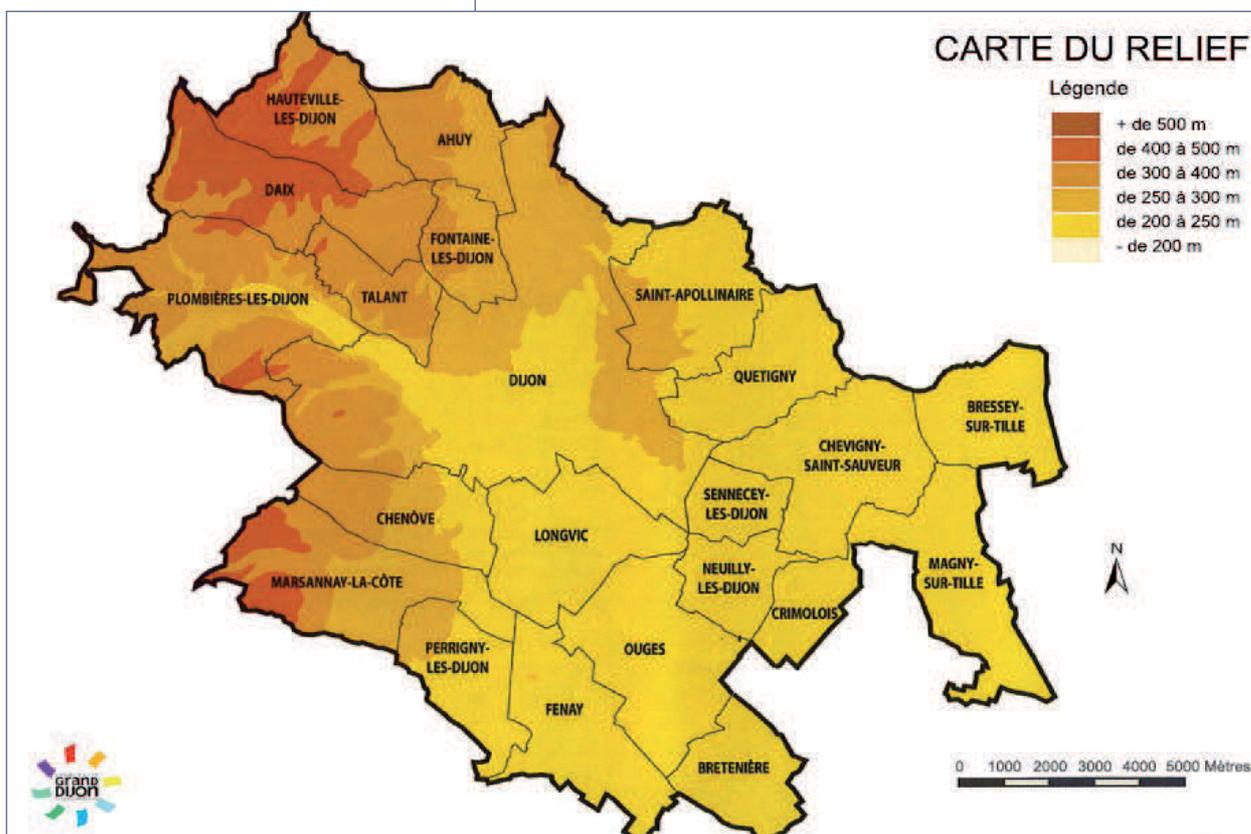
A l'Ouest et au Nord-Ouest, l'agglomération connaît un relief accidenté.

Au Centre, à l'Est et au Sud, l'agglomération connaît un relief plus plat, favorable à la pratique du vélo.

L'altitude varie de 350 à 500 m NGF. De nombreuses vallées encaissées et le plus souvent étroites (les combes) entaillent l'agglomération avant leur débouché sur la plaine : la plus importante est la vallée de l'Ouche au nord-est du plateau. Des buttes s'en détachent, les bourgs de Talant et de Fontaine s'y sont édifiés.

A l'est, se dessine l'amorce de la plaine de la Saône. La topographie est douce, l'altitude varie de 170 à 240 m NGF. Quelques collines ponctuent cependant le paysage avec, notamment au nord ( les quartiers de Pouilly) et, à l'est, les collines de Saint-Apollinaire et de Montmuzard. On relève toutefois des pentes avoisinant les 4-4,5% sur le boulevard de Strasbourg, et l'avenue Victor Hugo, et même 7,5 à 8% pour la combe Valton.

Carte du relief de l'agglomération dijonnaise





## Recensement de la population totale de l'agglomération dijonnaise

Communes	Données du recensement				
	Recensement 1990	Recensement 1999		Recensement rénové au 01/01/06	
	Nombre d'habitants	Nombre d'habitants	Variation de population depuis dernier recensement	Nombre d'habitants	Variation de population depuis dernier recensement
Ahuy	1 286	1 377	7,08%	1319	-4,21%
Bressey	499	553	10,82%	644	16,46%
Bretenière	679	779	14,73%	762	-2,18%
Chenôve	17 865	16 454	-7,90%	15159	-7,87%
Chevigny	8 359	10 389	24,29%	9639	-7,22%
Crimolois	506	528	4,35%	586	10,98%
Daix	864	1 504	74,07%	1483	-1,40%
<b>Dijon</b>	<b>151 636</b>	<b>153 813</b>	<b>1,44%</b>	<b>155340</b>	<b>0,99</b>
Fénay	1 409	1 412	0,21%	1388	-1,70%
Fontaine	7 884	9 033	14,57%	9189	1,73%
Hauteville	1 027	1 095	6,62%	1106	1,00%
Longvic	8 499	9 319	9,65%	9524	2,20%
Magny	579	650	12,26%	793	22,00%
Marsannay	5 240	5 266	0,50%	5362	1,82%
Neuilly	2 190	2 156	-1,55%	2000	-7,24%
Ouges	1 643	1 358	-17,35%	1232	-9,28%
Perrigny	1 388	1 666	20,03%	1507	-9,54%
Plombières	2 260	2 629	16,33%	2926	11,30%
Quetigny	9 599	9 875	2,88%	9930	0,56%
St-Apollinaire	5 588	5 097	8,79%	6107	19,82%
Sennecey	1 544	2 198	42,36%	2346	6,73%
Talant	12 901	12 332	4,41%	12193	-1,13%
<b>Communes</b>	<b>91 809</b>	<b>95 670</b>	<b>4,21%</b>	<b>95195</b>	<b>-0,50%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>243 445</b>	<b>249 483</b>	<b>2,48%</b>	<b>250535</b>	<b>0,42%</b>

Source: Recensement 2006

### En bref

Tandis que la périphérie a perdu 0,50% de ses habitants (soit 475 résidents) depuis le dernier recensement, la ville de Dijon a gagné presque 1% d'habitants (soit 1527 résidents). Ainsi, dans l'ensemble, l'agglomération a gagné 0,42% d'habitants, soit 1052 personnes.

## Les pôles d'emploi de l'agglomération

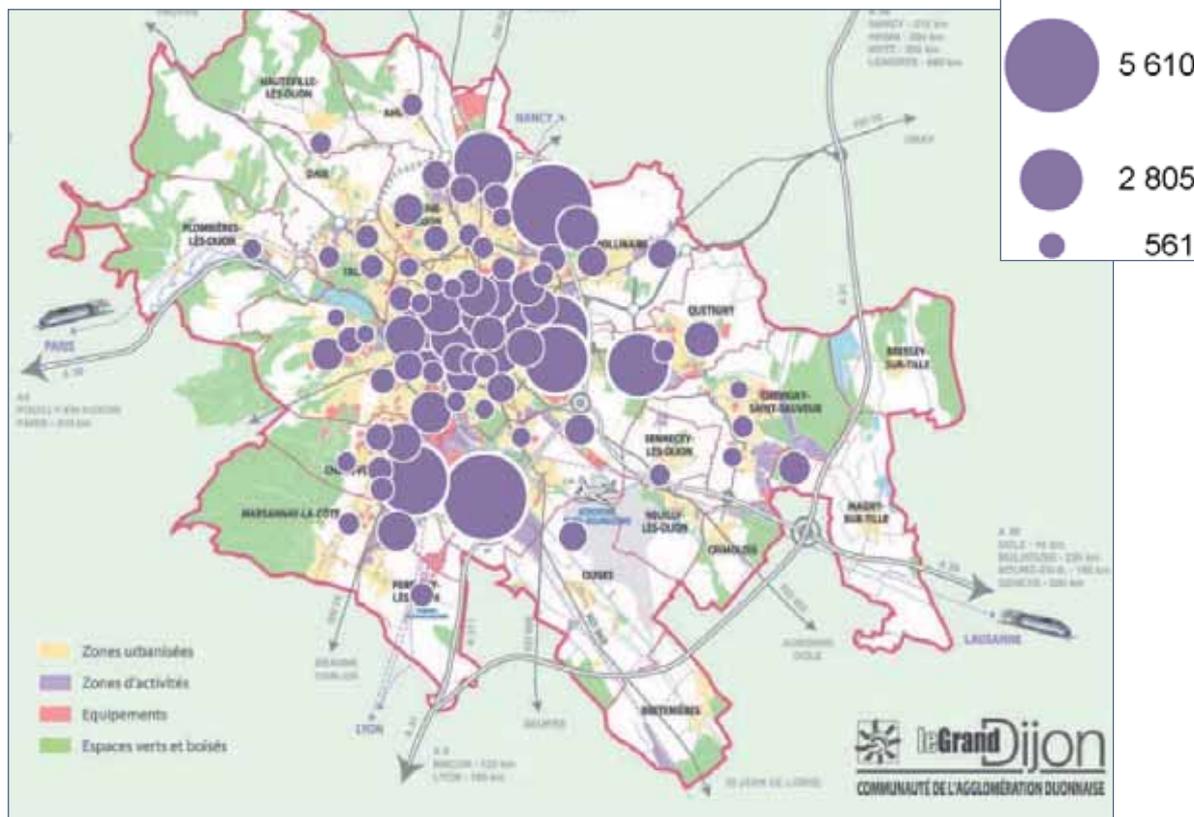
Sur la carte apparaissent<sup>1</sup>:

- Les pôles de plus de 5000 emplois : ZI de Longvic et de Dijon Nord-Est (Cap Nord) ainsi que le nord du centre-ville qui représentent au total 16% des emplois de l'agglomération.
- Les pôles de plus de 3000 à 4000 emplois: ZI de Chenôve ainsi que les pôles du Bocage, de l'Université, du Grand Marché à Chenôve, ZI de l'Europe à Quétigny et la Toison d'Or.
- Les pôles de 2000 à 3000 emplois: le Centre-ville et les faubourgs

Géographiquement, la localisation des zones se dessine nettement en deux:

- Les espaces périphériques, plutôt dédiés aux activités industrielles ou commerciales (Longvic, Chenôve, Toison d'Or et Cap Nord)
- L'importance économique du pôle central dijonnais avec un axe traversant l'agglomération d'ouest en est depuis l'Arquebuse jusqu'à la zone d'activité de Quétigny en passant par la gare, le centre ville historique, les faubourgs ouest et est, le Bocage et l'université.

### Localisation des emplois dans le Grand-Dijon



<sup>1</sup> Cf. Annexe 1 Tableaux des zones de plus de 1000 emplois de l'agglomération

Source: INSEE 1999



## La pollution

Il existe différents types de polluants, générés par les transports et qui sont à la fois dangereux pour la santé humaine mais également pour l'environnement. Ces polluants sont surveillés tout au long de l'année par l'agence Atmosf'air Bourgogne, afin de voir les taux de ces différents polluants et les dépassements de normes.

Dans le tableau ci-après sont répertoriés les différents polluants surveillés par Atmosf'air, les origines de ces polluants ainsi que leurs effets sur la santé et l'environnement.

Les polluants sont soumis à plusieurs types de législations définies dans le tableau ci-après.

Ces dernières précisent ce que sont:

- les valeurs limite,
- les objectifs de qualité,
- les seuils d'informations et les seuils d'alerte selon la loi Laure (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie) et selon la directive européenne relative à l'ozone dans l'air ambiant.

## Les polluants: origine et effets sur l'environnement et la santé

POLLUANTS	ORIGINES	EFFETS SUR LA SANTE ET L'ENVIRONNEMENT
Dioxyde de soufre (SO <sub>2</sub> )	Résulte essentiellement de la combustion de matières fossiles contenant du soufre (charbon, fuel, gazole..) et de procédés industriels	Gaz irritant qui agit en synergie avec d'autres substances, notamment les particules en suspension. Il est associé à une altération de la fonction pulmonaire chez l'enfant et à une exacerbation des symptômes respiratoire chez l'adulte. En présence d'humidité, il forme de l'acide sulfurique qui contribue au phénomène des pluies acides et à la dégradation de la pierre et des matériaux de constructions.
Oxydes d'azote (NO <sub>x</sub> )	Principalement émis par des véhicules (près de 60%) et des installations de combustion.	Gaz irritant qui pénètre dans les plus fines ramifications des voies respiratoires. Il peut entraîner une altération de la fonction respiratoire et un accroissement de la sensibilité aux infections des bronches.
Particules en suspension (PS)	Proviennent surtout de la sidérurgie, de l'incinération de déchets et de la circulation automobile. Leur taille est très variable. On distingue les particules fines, provenant par exemple des fumées des moteurs et les grosses particules provenant des chaussées et présentes dans certains effluents industriels.	Les plus grosses particules sont retenues par les voies aériennes supérieures. Les plus fines, peuvent irriter les voies respiratoires inférieures et altérer la fonction respiratoire dans son ensemble. Certaines particules ont des propriétés mutagènes et cancérigènes.
Ozone (O <sub>3</sub> )	Polluant secondaire qui résulte généralement de la transformation photochimique de certains polluants primaires dans l'atmosphère sous l'effet des rayonnements ultraviolets.	Pénètre rapidement jusqu'aux voies respiratoires les plus fines. Provoque la toux et une altération pulmonaire, surtout chez les enfants et les asthmatiques, ainsi que des irritations oculaires.
Monoxyde de carbone (CO)	Provient de la combustion incomplète des combustibles et des carburants.	Se fixe à la place de l'oxygène sur l'hémoglobine du sang, conduisant à un manque d'oxygénation du système nerveux, du cœur et des vaisseaux sanguins. Il peut engendrer l'apparition de troubles cardio-vasculaires.
Benzène (C <sub>6</sub> H <sub>6</sub> )	Peut provenir des gaz de combustion des véhicules, des industries qui le produisent ou l'utilisent. Il se trouve aussi en air intérieur à cause de la fumée de tabac, des adhésifs, des revêtements, détergents...	Pouvoir cancérigène en cas d'exposition chronique. Il n'existe pas de seuil en dessous duquel le benzène ne présente pas de risques pour la santé humaine. Participe au mécanisme de formation de l'ozone troposphérique.
Composés organiques volatils (HC et COV)	Proviennent de l'évaporation des produits pétroliers au niveau des réservoirs et des carburateurs des véhicules à essence. Mais la principale source réside dans la combustion incomplète du carburant pendant le cycle de fonctionnement du moteur.	Va de la simple gêne olfactive à une irritation des voies respiratoires, d'une diminution de la capacité respiratoire jusqu'à des risques mutagènes et cancérigènes. Joue un rôle majeur dans le processus de formation de l'ozone dans la troposphère.
Métaux lourds	Principalement émis par les activités de raffinage, de métallurgie et d'incinération des déchets.	Effet néfastes sur les êtres vivants. Peuvent provoquer des intoxications rénales et sont cancérigènes.
Hydrocarbures aromatiques polycycliques	Certains sont présents dans les bruts pétroliers et d'autres produits par combustion de la matière organique.	Certains sont responsables de cancers (respiratoire, peau...)

Source Atmosphère Bourgogne

## Législation entourant les polluants

SELON LA LOI SUR L'AIR ET L'UTILISATION RATIONNELLE DE L'ÉNERGIE	
Valeurs limites	Niveau maximal de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou l'environnement.
Objectifs de qualité	Niveau de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou l'environnement, à atteindre en 2010 ou 2020.
Seuils d'information et de recommandations	Niveau de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, au-delà duquel la concentration en polluants a des effets limités et transitoires sur la santé des catégories de la population particulièrement sensibles en cas d'exposition de courte durée.
Seuils d'alerte	Niveau de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine ou de dégradation de l'environnement à partir duquel des mesures d'urgence doivent être prises.
SELON LA DIRECTIVE EUROPÉENNE RELATIVE A L'OZONE DANS L'AIR AMBIANT	
Objectifs à long terme	Concentration d'ozone dans l'air ambiant en dessous de laquelle, selon les connaissances scientifiques actuelles, des effets nocifs directs sur la santé humaine et/ou sur l'environnement dans son ensemble sont peu probables. Sauf lorsque cela n'est pas faisable dans des mesures proportionnées, cet objectif doit être atteint à long terme, afin d'assurer une protection efficace de la santé humaine et de l'environnement.
Valeurs cibles	Niveau maximal de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou l'environnement.

Source Atmos'air Bourgogne

Ainsi, il est possible, grâce à ces différentes données, de faire un bilan de pollution de l'année 2008, selon les polluants suivis par Atmosf'air.

L'ozone, le benzène, le monoxyde de carbone, le dioxyde de soufre et le monoxyde d'azote n'ont pas connu en 2008 de dépassement de valeur limite. De plus, les moyennes de pollution de l'année 2009 sont inférieures aux objectifs de qualité.

### **En bref**

Les différents polluants étudiés n'ont pas connus de dépassement de seuil en 2008. Pour déceler une baisse des polluants de l'agglomération, il faudra encore attendre quelques années pour voir les premiers effets de la politique globale de l'agglomération: développement des modes doux et alternatifs, des transports en communs avec le tramway...

### **En conclusion de l'état des lieux**

L'agglomération dijonnaise est compacte et se prête bien à la pratique du vélo.

Son relief, peu élevé notamment en direction de l'est et du sud facilite sa pratique.

L'essentiel de la population reste concentrée dans la ville centre et ses communes périphériques immédiates ce qui accentue cette impression d'agglomération compacte.

Les pôles d'emplois centraux (Université, CHU, Centre-ville) sont également des lieux d'habitations.

Tous les éléments sont réunis pour faire de Dijon une ville cyclable.



## LES AMENAGEMENTS CYCLABLES

- La voirie
  - Mise aux normes législatives de la voie
  - Recensement des équipements sur la voirie pour les vélos
- Le stationnement des vélos
  - Rappel des normes de stationnement dans les PLU
  - Les parcs à vélos et les arceaux
  - Le stationnement en ouvrage, parcs fermés
- L'intermodalité et le vélo
  - Le vélo et le tramway
  - La vélo station de Dijon-ville
  - Les haltes ferroviaires

## La voirie

### > La Mise aux normes législatives de la voirie

- **Le décret du 18 avril 2006**

Il a pour objectif de mieux faire connaître la réglementation actuelle du code de la route en milieu urbain et de promouvoir la sécurité des usagers vulnérables et l'usage des modes doux.

Le décret comprend 3 évolutions principales :

- **l'introduction de la zone de rencontre et la précision des règles relatives à la zone 30 et à l'aire piétonne.**

- **l'introduction d'un principe de prudence** article R.412-6 du code de la route «*le conducteur doit à tout moment adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables.*»

- **la généralisation du double sens cyclable** dans les rues à sens unique pour les véhicules motorisés des zones de rencontre et des zones 30.

L'introduction de la zone de rencontre est un profond bouleversement dans la façon de concevoir la mobilité. Ce concept nouveau modifie les principes de la zone 30 et de l'aire piétonne. En effet, tous les modes de déplacements se partagent la voirie mais les piétons sont prioritaires sur tous les autres.

C'est pourquoi, un recensement exhaustif de la législation et des recommandations concernant la zone 30, la zone de rencontre et l'aire piétonne va être présenté, afin de clarifier les définitions de ces lieux de vie urbaine.



Zone 30 : rue du Chaignot, Dijon

<b>ZONE 30</b>	
<b>LOI</b>	<p>Pour la création d'une zone de rencontre ou d'une nouvelle zone 30 <b>R. 411-3</b> et <b>R. 411-4</b> «<i>le périmètre des zones de rencontre (et idem zone 30) et leurs aménagements sont fixés par arrêté prit par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée et, s'il s'agit d'une section de route à grande circulation après avis conforme du préfet. Les règles de circulation définies à l'article <b>R. 110-2</b> sont rendues applicables par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police constatant l'aménagement cohérent des zones et la mise en place de la signalisation correspondante.</i>».</p>
<b>PERSONNE A MOBILITÉ RÉDUITE</b>	<p><b>Loi n°2005-102</b> du 11 février 2005, <b>décrets n°2006-1657</b> et <b>n°2006-1658</b> du 21 décembre 2006.            Arrêté du 15 janvier 2007, alinéa n°3-profil en travers : « [...] la largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel[...]».</p>
<b>A RETENIR</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Vitesse maximum autorisée est de 30km/h</li> <li>-Ensemble de la zone aménagée de façon cohérente</li> <li>-La règle générale est la circulation à double sens cycliste</li> </ul>
<b>RECOMMANDATIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Pas d'aménagement cyclable</li> <li>-Conservation des trottoirs</li> <li>-Traversée suggérée mais peu de passages piétons(mais abaissés pour les fauteuils)</li> <li>-Outil classique de modération de vitesse</li> <li>-Signalisation minimale</li> <li>-Éviter les stationnements sur la voirie</li> <li>-Pas de feu de signalisation (privilégier les priorités à droite)</li> <li>-Ne pas surdimensionner la largeur de voirie</li> <li>-Réalisation d'aménagements temporaires pour une adaptation ultérieure</li> </ul>

Source: CERTU 2008

### En bref

La zone 30 est un périmètre délimité où la vitesse est limitée à 30km/heure.

Il n'y a pas d'aménagements cyclables particuliers mais le double sens cyclable est de droit.

Il n'y a pas de feux de signalisation.

Actuellement, la ville de Dijon est dotée de plus de 20 km de zone 30 (valable selon l'ancienne définition):

- en centre-ville, 117 rues sont limitées à cette vitesse, ce qui représente 18 km de zone
- dans les quartiers de Pouilly, 8 rues sont contraintes à cette allure, ce qui représente 2,20 km d'aménagements.

A Quetigny, ce sont six zones 30 qui ont été mises en place ces dernières années.

## En bref

La zone de rencontre est un périmètre délimité où la vitesse est limitée à 20 km/heure. Elle est ouverte à tous les modes de déplacements mais les piétons sont prioritaires sur tous les autres lorsqu'ils sont sur la chaussée.

Il n'y a pas de trottoirs.

Le double sens cyclable est de droit.

Actuellement, dans l'agglomération dijonnaise, ce type d'aménagement est en cours de réflexion.

	<b>ZONE DE RENCONTRE</b>
<b>LOI</b>	<p><b>Article R. 110-2/1:</b> «zone de rencontre: section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.»</p> <p>Pour la création d'une zone de rencontre ou d'une nouvelle zone 30 <b>R. 411-3</b> et <b>R. 411-4</b> «le périmètre des zones de rencontre (et idem zone 30) et leurs aménagements sont fixés par arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée et, s'il s'agit d'une section de route à grande circulation après avis conforme du préfet. Les règles de circulation définies à l'article <b>R. 110-2</b> sont rendues applicables par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police constatant l'aménagement cohérent des zones et la mise en place de la signalisation correspondante.»</p>
<b>LIEU CONCERNE</b>	<p><b>-Article R.411-3-1:</b>«Le périmètre des zones de rencontre et leurs aménagements sont fixés par arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée et, s'il s'agit d'une section de route à grande circulation, après avis conforme du préfet. Les règles de circulation définies à l'article <b>R.110-2</b> sont rendues applicables par arrêté détentrice du pouvoir de police constatant l'aménagement cohérent des zones et la mise en place de la signalisation correspondante.»</p>
<b>USAGERS</b>	<p><b>-Article R.415-11:</b> «Tout conducteur est tenu de céder le passage aux piétons régulièrement engagés dans la traversée d'une chaussée et à ceux circulant dans une zone de rencontre ou aire piétonne.»</p> <p><b>-Article R.412-35:</b> «Dans une zone de rencontre, les piétons peuvent circuler sur la chaussée mais ne doivent pas gêner la circulation des véhicules en y stationnant.»</p>
<b>PERSONNE A MOBILITÉ RÉDUITE</b>	<p>-Loi n°2005-102 du 11 février 2005, <b>décrets n°2006-1657</b> et <b>n°2006-1658</b> du 21 décembre 2006.</p> <p><b>Arrêté du 15 janvier 2007</b>, alinéa n°3-profil en travers: «[...] la largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel[...].»</p>
<b>STATIONNEMENT ET ARRÊT</b>	<p><b>-Article R. 417-10:</b> «[...] est également considéré comme gênant la circulation publique la stationnement du véhicule: [...] dans les zones de rencontre en dehors des emplacements aménagés à cet effet[...].»</p> <p><b>-Article R. 417-10:</b> «[...]Tout [...] stationnement gênant prévu par le présent article est puni d'une amende de la deuxième classe[...].»</p>
<b>A RETENIR</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Zone ouverte à tous les modes de transport</li> <li>-Piétons ont la priorité sur tous les véhicules sauf les transports guidés</li> <li>-Piétons peuvent circuler sur toute la chaussée sans y stationner</li> <li>-Vitesse des véhicules limitée à 20km/h</li> <li>-Ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente</li> <li>-La règle générale est la circulation à double sens des cyclistes</li> <li>-Le stationnement n'est autorisé que sur des emplacements prévus à cet effet</li> </ul>
<b>RECOMMANDATIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Conserver des espaces dédiés aux piétons et aménagés dans le cadre de la loi 2005 sur l'accessibilité</li> <li>-Traiter l'aménagement pour que la perception soit celle d'un véhicule sur un espace piéton et pas l'inverse(dans les rues étroites)</li> <li>-Pas d'aménagement cyclable en général, privilégier les pictogrammes</li> <li>-Lisibilité de la voirie : bande de couleur en matériaux se distinguant du bitume noir</li> <li>-Traversées suggérées et pas de passage piétons</li> <li>-Rendre perceptible sur la voirie l'espace dédié à la voirie et l'espace partagé</li> <li>-Outil classique de modération de la vitesse</li> <li>-Pas de feu de signalisation</li> <li>-Privilégier priorité à droite, mini giratoire pour éviter les reprises de vitesse</li> <li>-Ne pas surdimensionner les largeurs de la bande de roulement partagée</li> <li>-Signalisation minimale</li> <li>-Réaliser des aménagements provisoires</li> <li>-Réalisation d'observations et de mesures de vitesse</li> </ul>

Source: CERTU 2008

## En bref

La zone piétonne est une zone affectée aux piétons où ils sont prioritaires sur tous les autres véhicules.

La signalisation est minimale.

Le stationnement des véhicules est gênant.

Les vélos ont le droit de circuler.

	AIRE PIÉTONNE
<b>LOI</b>	-Article <b>R 110-2-1</b> : «aire piétonne : section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article <b>R. 431-9</b> , seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et les sorties de cette zone sont annoncées par une législation.»
<b>LIEU CONCERNE</b>	-Article <b>R.411-3</b> :«L'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation détermine le périmètre des aires piétonnes et fixe les règles de circulation à l'intérieur de ce périmètre.»
<b>VITESSE LIMITE</b>	- <b>Article R.110-2</b> :«Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article <b>R. 431-9</b> , seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci.» - <b>Article R. 431-9</b> :«les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes, [...] à la condition de conserver l'allure au pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.»
<b>USAGERS</b>	-Les piétons : <b>article R 415-11</b> «Tout conducteur est tenu de céder le passage aux piétons régulièrement engagés dans la traversée d'une chaussée et à ceux circulant dans une zone de rencontre ou une aire piétonne.» -Les cyclistes : <b>article R. 431-9</b> «Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.»
<b>PERSONNE A MOBILITÉ RÉDUITE</b>	-les personnes à mobilité réduite : <b>loi n°2005-102</b> du 11 février 2005, <b>décrets n°2006-1657 et n°2006-1658</b> du 21 décembre 2006 et arrêté du 15 janvier 2007, alinéa n°3 «la largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de tout mobilier ou de tout autre obstacle éventuel.»
<b>VÉHICULES MOTORISÉS HORS TC</b>	- <b>Article R. 412-7</b> «les conducteurs de véhicules motorisés ne doivent pas circuler sur une voie verte ni dans une aire piétonne à l'exception de cas prévus par les règles de circulation mentionnée à l'article <b>R. 411-3</b> . Le fait pour tout conducteur de contrevenir aux dispositions du présent article est puni d'une amende de 4 <sup>ème</sup> classe.» - <b>Article R. 411-3</b> «l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation détermine le périmètre des aires piétonnes et fixe les règles de circulation à l'intérieur du périmètre.»
<b>STATIONNEMENT ET ARRÊT</b>	- <b>Article R. 417-10</b> : «[...] est également considéré comme gênant la circulation publique le stationnement du véhicule: [...] dans les aires piétonnes [...]» - <b>Article R. 417-10</b> : «[...]Tout [...] stationnement gênant prévu par le présent article est puni d'une amende de deuxième classe[...].»
<b>A RETENIR</b>	-Zone affectée aux piétons -Piéton est prioritaire sur tous les véhicules -Peut être temporaire ou permanente -Vélos y sont admis, sans gêner les piétons -Sur autorisation, présence de véhicules liés à la desserte -Stationnement gênant pour tous les véhicules -Vitesse au pas -Laisser un cheminement piéton continu dégagé de tout obstacle
<b>RECOMMANDATIONS</b>	-Pas d'aménagement cyclable, quelques pictogrammes -Signalisation minimale -Penser l'organisation de l'espace (livraisons, poubelles) -Repérage pour aveugles -Prévoir des espaces de repos -Aménagements provisoires -Réaliser des observations

Source: CERTU 2008



Zone piétonne: rue du Bourg Dijon

La ville de Dijon compte aujourd'hui 39 aménagements de voies piétonnes (valable selon l'ancienne définition), qui représentent 3340 mètres d'aménagements au sol.

### **Le plan de mise en accessibilité de la voirie**

Depuis le 1er juillet 2007, les espaces publics, l'ensemble de la voirie ouverte à la circulation, les zones de stationnements, les emplacements d'arrêts des véhicules de transport en commun et les postes d'appel d'urgence doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Cette exigence est applicable pour les équipements ainsi que lors d'aménagements, de travaux modifiant la structure, de réaménagement, de réhabilitation ou de refectation des voies, que ceux-ci soient ou non réalisés dans le cadre d'un projet de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

D'après le décret du 21 décembre 2006, un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements publics doit être établi dans chaque commune à l'initiative du maire avant fin 2009. Intégré au Plan de Déplacements Urbains (PDU obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants) quand il existe, il doit notamment fixer les dispositions susceptibles de rendre accessible l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement automobile. Il doit préciser les conditions et les délais de réalisation des équipements et des aménagements prévus. Le plan doit également prévoir la périodicité de son évaluation ainsi que les modalités de sa révision.

Actuellement, dans l'agglomération dijonnaise, un projet de mise en accessibilité de la voirie est en cours de réalisation, afin de mettre en place un projet cohérent.

## > Recensement des équipements sur la voirie pour les vélos

L'année 2007 a été marquée par la réalisation de 15 km d'aménagements cyclables. Ainsi, en 4 ans, 40 km d'aménagements cyclables ont été réalisés dans l'agglomération dijonnaise.

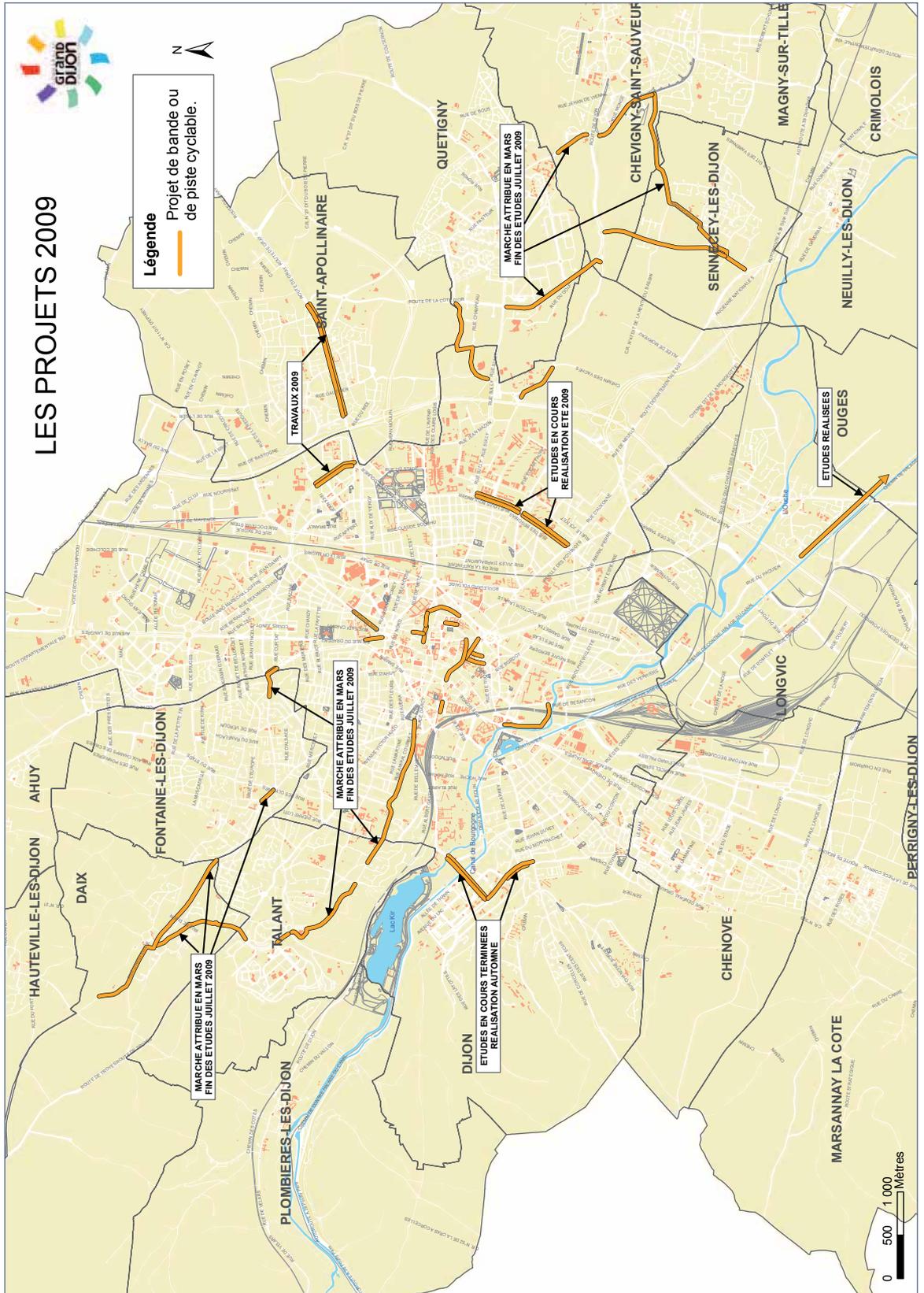
### Etat des aménagements cyclables en 2008 dans l'agglomération

ANNÉES	NOMBRE DE KM DE TRAVAUX EFFECTUES
2004	2,279
2005	5,743
2006	9,290
2007	14,968
2008	7,902

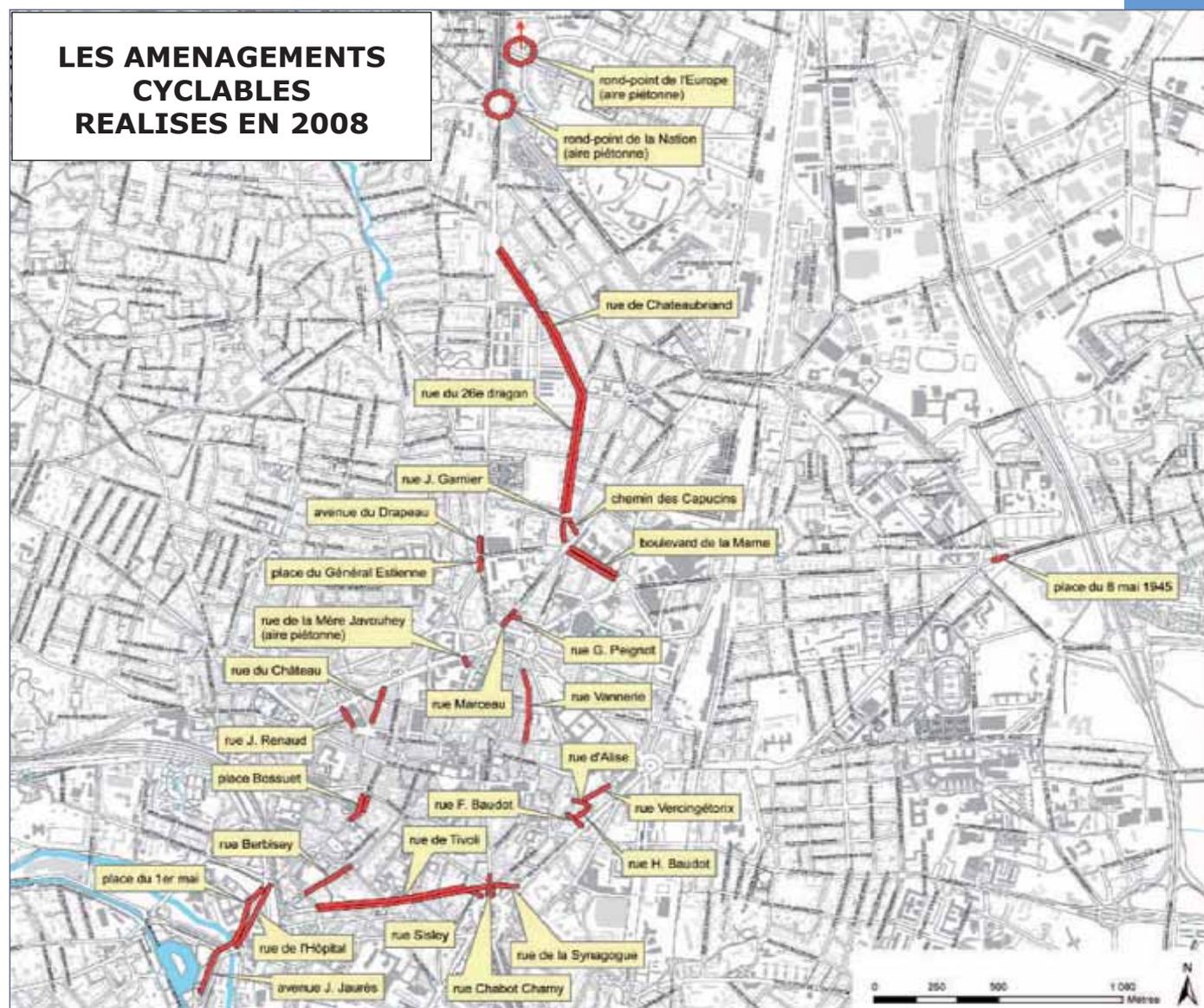
TABLEAU RÉCAPITULATIF								
Equipements en services au 1er JUILLET 2008	UNITÉ DE MESURE en Km					UNITÉ en M <sup>2</sup>		
	Piste bidirectionnelle	Piste unidirectionnelle	Bande cyclable	Double sens cyclable	Couloir bus autorisé aux vélos	TOTAL	Plateau piéton ouvert aux cycles	TOTAL
AHUY			6,06			6,06		
BRESSEY-SUR-TILLE								
BRETENIERE								
CHENÔVE	0,20				0,86	1,06		
CHEVIGNY-SAINT-SAUVEUR	2,89	0,15				3,04		
CRIMOLOIS		2,83				2,83		
DAIX								
DIJON	14,25	10,08	23,47	6,72	8,66	63,18	36 205	36 205
FENAY			2,40			2,40		
FONTAINE-LES-DIJON		0,65	4,50			5,15		
HAUTEVILLE-LES-DIJON								
LONGVIC	7,00		3,94			10,94		
MAGNY-SUR-TILLE								
MARSANNAY-LA-CÔTE								
NEUILLY-LES-DIJON		3,24				3,24		
OUGES	4,09					4,09		
PERRIGNY-LES-DIJON			3,17			3,17		
PLOMBIERES-LES-DIJON	8,27	2,91	0,26			11,44		
QUETIGNY	12,29		5,73			18,02		
SAINT-APOLLINAIRE	1,30					1,30		
SENNECEY-LES-DIJON		0,95	3,08			4,03		
TALANT		0,90	2,20			3,10		
<b>GRAND DIJON</b>	<b>50,29</b>	<b>21,71</b>	<b>54,81</b>	<b>6,72</b>	<b>9,52</b>	<b>143,05</b>	<b>36 205</b>	<b>36 205</b>

*Cf. pages suivantes, carte des aménagements cyclables réalisés en 2008*

# Projets d'aménagements cyclables en 2009



## Aménagements cyclables réalisés en 2008 à Dijon



### En bref

40 km d'aménagements cyclables ont été réalisés depuis 2004.

La poursuite des travaux en 2009 permettra de poursuivre la mise en place d'un réseau cyclable cohérent.

## Le stationnement des vélos

### > Rappel des normes de stationnement dans les PLU

PLU: Plan Local d'Urbanisme

TYPE D'OCCUPATION DU SOL	NORMES ACTUELLES DES PLU « 2 roues »
Logement (habitat collectif)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 m<sup>2</sup> par logement</li> <li>• local à proximité de l'accès de l'immeuble : en rez-de-chaussée ou au 1<sup>er</sup> niveau de sous-sol accessible, rampe 6 % maximum.</li> </ul>
Bureaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 place pour 100 m<sup>2</sup> SHON</li> <li>• emplacement couvert</li> </ul>
Équipements collectifs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• adapté aux besoins</li> <li>• emplacement couvert</li> </ul>
Activités	<ul style="list-style-type: none"> <li>• adapté aux besoins</li> <li>• emplacement couvert</li> </ul>

### Nouvelles normes proposées dans les PLU pour les vélos

TYPE D'OCCUPATION DU SOL	PRESCRIPTIONS
Logement (habitat collectif)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• choix entre local ou emplacement couvert</li> <li>• si local, sa surface devra être au moins égale à 3 m<sup>2</sup></li> <li>• 1,25 m<sup>2</sup> par tranche de 50 m<sup>2</sup> de SHON</li> </ul>
Bureaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>• choix entre local ou emplacement couvert</li> <li>• si local, sa surface devra être au moins égale à 3 m<sup>2</sup></li> <li>• 2 places* ou 2 m<sup>2</sup> pour 100 m<sup>2</sup> de SHON</li> </ul>
Équipements collectifs	<p><u>Locaux d'enseignement :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ choix entre local ou emplacement couvert</li> <li>➢ si local, sa surface devra être au moins égale à 3 m<sup>2</sup></li> <li>➢ primaire : 1 m<sup>2</sup> ou 1 place* par classe</li> <li>➢ secondaire et technique : 10 m<sup>2</sup> ou 10 places* par classe.</li> <li>➢ supérieur ou de recherche : 10 m<sup>2</sup> ou 10 places* pour 100 m<sup>2</sup> de SHON.</li> </ul> <p>• <u>Autres équipements :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ choix entre local ou emplacement couvert</li> <li>➢ si local, sa surface devra être au moins égale à 3 m<sup>2</sup></li> <li>➢ emplacement adapté aux besoins</li> <li>➢ aucune norme requise en cas d'impossibilité technique de les réaliser</li> </ul>
Activités	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Industrielles et artisanales :</u></li> <li>➢ choix entre local ou emplacement couvert</li> <li>➢ si local, sa surface devra être au moins égale à 3 m<sup>2</sup></li> <li>➢ 1 place pour 3 emplois</li> <li>• <u>Commerces :</u></li> <li>➢ choix entre local ou emplacement couvert</li> <li>➢ si local, sa surface devra être au moins égale à 3 m<sup>2</sup></li> <li>➢ adapté aux besoins</li> <li>➢ aucune norme requise en cas d'impossibilité technique de les réaliser.</li> </ul>

• **Relevé de la situation dans les documents d'urbanisme en cours**

**Intégration des nouvelles normes vélo dans les communes de l'agglomération**

RG : Révision générale  
M : Modification

-Nomes vélos intégrées dans le PLU  
-Intégration des normes vélos dans les PLU en cours  
-Projet d'intégration des normes vélo dans les PLU en 2009 oui 2010  
-Pas de projet d'intégration des normes vélos dans les PLU en 2009

COMMUNES	INTÉGRATION DES NOUVELLES NORMES VÉLO		
	2007	2008	2009/2010
AHUY	Non	Non	Non
BRESSEY	En cours	Oui (RG 22/02/08)	Oui
BRETENIERE	Non	Non	Lancement RG 2009
CHENOVE	En cours	Oui (M 14/04/08)	Oui
CHEVIGNY	Non	Non	Non
CRIMOLOIS	Non	Non	Lancement RG 2009
DAIX	Non	Non	Lancement RG 2010
DIJON	Non	En cours	En cours
FENAY	Non	Non	Lancement RG 2009
FONTAINE	Non	Non	Lancement RG 2010
HAUTEVILLE	Non	Non	Lancement RG 2010
LONGVIC	En cours	Oui (RG 25/03/08)	Oui
MAGNY	En cours	Oui (RG 29/02/08)	Oui
MARSANNAY	Non	Non	Non
NEUILLY	Non	Non	Lancement RG 2009
OUGES	Non	Non	Lancement RG 2009
PERRIGNY	Non	Non	Non
PLOMBIERES	En cours	Oui (RG 05/02/08)	Oui
QUETIGNY	En cours	Oui (M 05/02/08)	Oui
ST APOLLINAIRE	En cours	Oui (M 05/02/08)	Oui
SENNECEY	Oui (RG 24/10/07)	Oui	Oui
TALANT	Non	Non	Non

## • **Le PLU de Dijon**

Les villes doivent aujourd'hui se doter d'un PLU (Plan Local d'Urbanisme) instauré par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000. C'est un document qui fixe l'utilisation des sols et définit l'aménagement global de la commune dans un souci de développement durable. Il prend en compte l'urbanisme, l'habitat, les déplacements, les activités économiques, tout ce qui fait la spécificité d'une commune.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) est un élément issu du PLU. Il est un projet politique fixant les objectifs de développement de la commune pour les dix prochaines années. Il poursuit plusieurs objectifs dont l'équilibre entre renouvellement urbain et urbanisation nouvelle, la protection des zones naturelles, la diversité des fonctions urbaines, la mixité sociale, la maîtrise des déplacements.

Dijon est allé plus loin en mettant en place un «EcoPLU», c'est-à-dire un plan local d'urbanisme écologique. Ainsi, concernant le volet mobilité, la ville de Dijon a fixé les objectifs de « Ville Mobile » suivants :

**Une ville accessible**, en agissant sur l'intermodalité

- Privilégier les transports public
  - Favoriser la mise en oeuvre du tramway et des futurs transports en site propre ainsi que leur accessibilité.
  - Réaliser des parkings relais connectés aux transports publics.
- Renforcer l'accessibilité du coeur d'agglomération
  - Développer le site de la gare et anticiper les futurs sites de gares et de haltes ferroviaires.
  - Améliorer la desserte routière de l'agglomération.

**Une ville en mouvement**, en développant des modes de déplacements durable

- Favoriser le développement d'une mobilité alternative à la voiture individuelle
  - Aménager un réseau continu, agréable et sécurisé d'itinéraires vélos
  - Développer un réseau piéton à l'échelle de la ville
  - Favoriser le développement du co-voiturage et de l'auto-partage
- Développer une politique de stationnement en cohérence avec les transports publics
  - Maîtriser le stationnement et notamment le stationnement voiture sur 500 mètres de part et d'autre du tracé du tramway.

---

**Une ville apaisée**, pour concevoir et aménager des espaces publics de qualité

- Favoriser la requalification et l'adaptation des espaces publics
  - Adapter le gabarit des voies selon les fonctionnalités urbaines
  - Mettre le piéton au coeur du réaménagement des espaces publics

### **En bref**

En 2008, 7 communes sur 22 ont intégré dans leur PLU (Plan Local d'Urbanisme) les nouvelles normes vélo.

Le PLU de Dijon est en cours de révision afin d'intégrer ces nouvelles normes.

«L'écoPLU» de Dijon va plus loin en affichant une volonté de faire une ville mobile et durable.



Arceaux du Grand-Dijon

## > Les parcs à vélos et les arceaux

Il existe plusieurs façons de mettre en place un stationnement vélo. Tout d'abord, il est possible de mettre en place des arceaux afin de limiter le vol.

Appartenant à la gamme des appuis vélos, les arceaux installés par la Ville de Dijon sont en acier, hauts de 90 cm et larges de 65 cm, afin de faciliter la pause du vélo.

Afin d'éviter que les arceaux soient arrachés, ils sont enfouis sous le sol avec un système d'échelle à trois barreaux dont la dernière est enfouie à plus de 55 cm.

En 2008<sup>3</sup>, 1 678 arceaux ont été installés dans l'agglomération par le Grand-Dijon permettant d'offrir un stationnement à la fois plus important et plus sécurisé. 252 arceaux supplémentaires devraient être installés en 2009<sup>4</sup>

## > Le stationnement en ouvrage, parcs fermés

Dans l'agglomération, il n'existe pas encore à l'heure actuelle de parcs fermés pour les vélos, mais prochainement la vélo-station de la gare proposera un stationnement sécurisé (voir page suivante).

### En bref

Le stationnement, sous forme d'arceaux ou dans les locaux se développe dans l'agglomération.

De nombreux projets sont en cours de réalisations ou prévus pour 2009.

<sup>3</sup> Cf. Annexe 3 Tableaux des arceaux posés en 2008

<sup>4</sup> Cf. Annexe 4 Tableaux de projets des arceaux à poser en 2009

## L'intermodalité et le vélo

### > Le vélo et le tramway

Dans le cadre du PDU (Plan de Développement Urbain), le Grand Dijon a mis en place en 2004 un «Schéma directeur des aménagements cyclables», qui prévoyait différents aménagements cyclables tels que des pistes, des offres de stationnement...

La création et le développement de pistes se poursuivra dans le cadre de la réalisation du tramway. En effet, le réaménagement des axes empruntés par celui-ci permettra de rééquilibrer la place accordée aux différents usagers de l'espace-rue.

Ainsi, le tramway permettra :

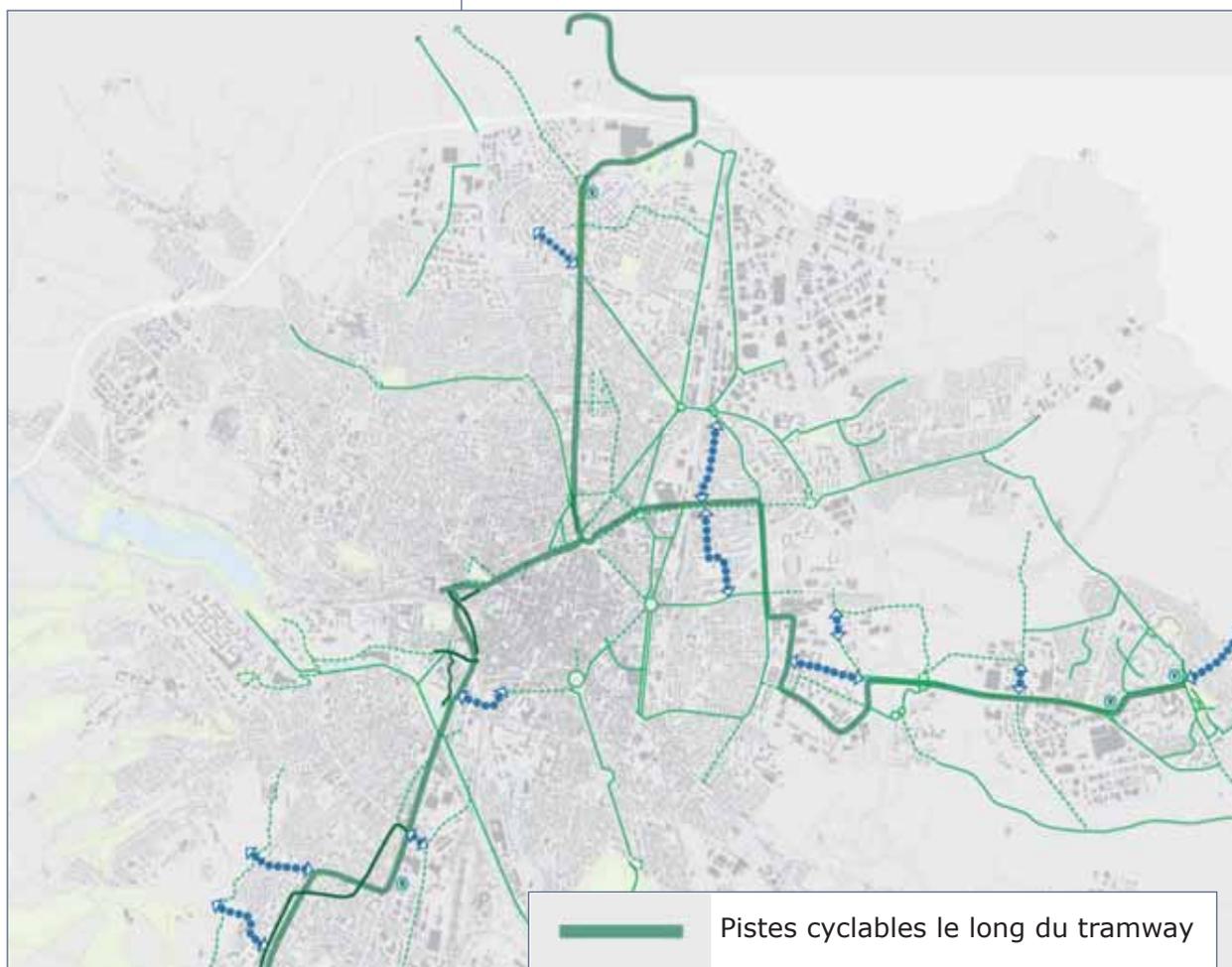
- la réalisation de 18 km d'itinéraires cyclables (soit 36 km avec deux sens cumulés)
- 5 km d'aménagements induits, qui constituent des alternatives les plus directes possibles à l'utilisation des rues empruntées par le tramway
- 7 à 8 km d'aménagements connexes qui regroupent des aménagements de natures très différentes avec des aménagements en site propre mais aussi des aménagements légers pour organiser des continuités ou des rabattements vers les itinéraires cyclables structurants.

Les aménagements cyclables prévus dans le secteur du tramway sont envisagés au niveau du trottoir sous forme de pistes cyclables avec un élargissement de l'espace globalement dédié aux modes doux.

Sur l'ensemble du tracé, ces aménagements cyclables respecteront les règles de base suivantes:

- la largeur des pistes sera de 2 à 3 mètres minimum, en général bi-directionnel
- au niveau des giratoires, la piste cyclable sera aménagée à l'extérieur de l'anneau

## Proposition d'aménagements cyclables liés au projet tramway



Source: dossier de DUP  
Grand-Dijon, mai 2009

	Pistes cyclables le long du tramway
	Aménagement cyclable existant ou à l'étude
	
	Aménagement cyclable «induits»
	Aménagement cyclable «connexes»
	Pôle de service vélo

## > La vélo station de Dijon-Ville

Aujourd'hui, cour de la gare, le parking avec son extension est terminé. Le stationnement des bus Divia et Transco est opérationnel, la station des taxis également, ainsi que le dépose-minute voiture. Dans le cadre du pôle Multimodal, la SNCF, le Conseil Général, le Conseil Régional et le Grand Dijon envisagent la création d'un local clos et sécurisé dédié aux vélos et baptisé « Vélo-station » pour compléter l'offre de mobilité.

Si les exemples de Bâle, Fribourg ou Strasbourg sont dans tous les esprits, il s'agit là d'une opération plus modeste située sur l'ancien emplacement des loueurs de voitures automobiles place de la Gare. Cet emplacement à plusieurs avantages : celui d'avoir deux accès, un du côté de la gare, l'autre du côté du quai mais également d'offrir un itinéraire aisé depuis la ville, surtout pas l'avenue du Maréchal Foch.

Ce local offrira 120 places de stationnements plus une extension indépendante de 56 places, soit au total 176 places. L'ouverture des portes se fera par le biais d'une carte à puce dont la conception sera intégrée au dispositif général de billetterie commune TER- Divia- Transco...

En plus du stationnement, les trois collectivités concernées et la SNCF souhaitent offrir aux usagers un service de petites réparations ( réglage de freins et de lumières, gonflage de pneus..) qui ne soit pas concurrentiel avec les réparateurs de vélos installés sur la place de Dijon. Une personne sera affectée à ce travail à raison de 3h / jour du lundi au vendredi, de 17h à 20h.

Le service « stationnement + petits entretiens » sera payant: 70€/an et 12€/mois dans un premier temps.

Dans le cadre du tramway, huit vélo-stations supplémentaires seront réalisées, réparties le long du tracé du tramway.

## > Les haltes ferroviaires

A l'image de la gare de Dijon-Ville, point d'inter-modalités de l'agglomération dijonnaise entre le train, les bus urbains et inter-urbains, le vélo, la voiture... les haltes ferroviaires cherchent à rendre possible l'association de plusieurs modes de transports.

Plus particulièrement, le but est de développer le multi-mode, c'est-à-dire des combinaisons telles que train-tramway, train-bus, ou encore train-vélo. Cela consiste à aménager les haltes afin que, par exemple, les voyageurs puissent rejoindre leur destination en vélo depuis la halte, puissent emmener celui-ci avec eux dans le train et le descendre dans de bonnes conditions.

### • Ce qui est actuellement en place:

	Nombre d'arrêts en gare en 2009			Fréquentation annuelle			
	Jours Ouvrables	Samedi	Dimanche	Chiffres 2005	Parts 2005	Chiffres 2006	Part 2006
<b>Ouges</b>	15	11	6	3 224	7,00%	1 810	0,04%
<b>Dijon Porte Neuve</b>	16	10	8	106 815	2,46%	118 065	2,58%
<b>Dijon Ville</b>	environ 250	Données non communiquées	Données non communiquées	4 228 823	<b>97,40%</b>	4 460 825	<b>97,37%</b>
<b>Neuilly les Dijon</b>	7	5	2	1 044	2,41%	710	0,02%
<b>Total</b>				4 339 906	100%	4 475 150	100%

Source Conseil Régional de Bourgogne 2008

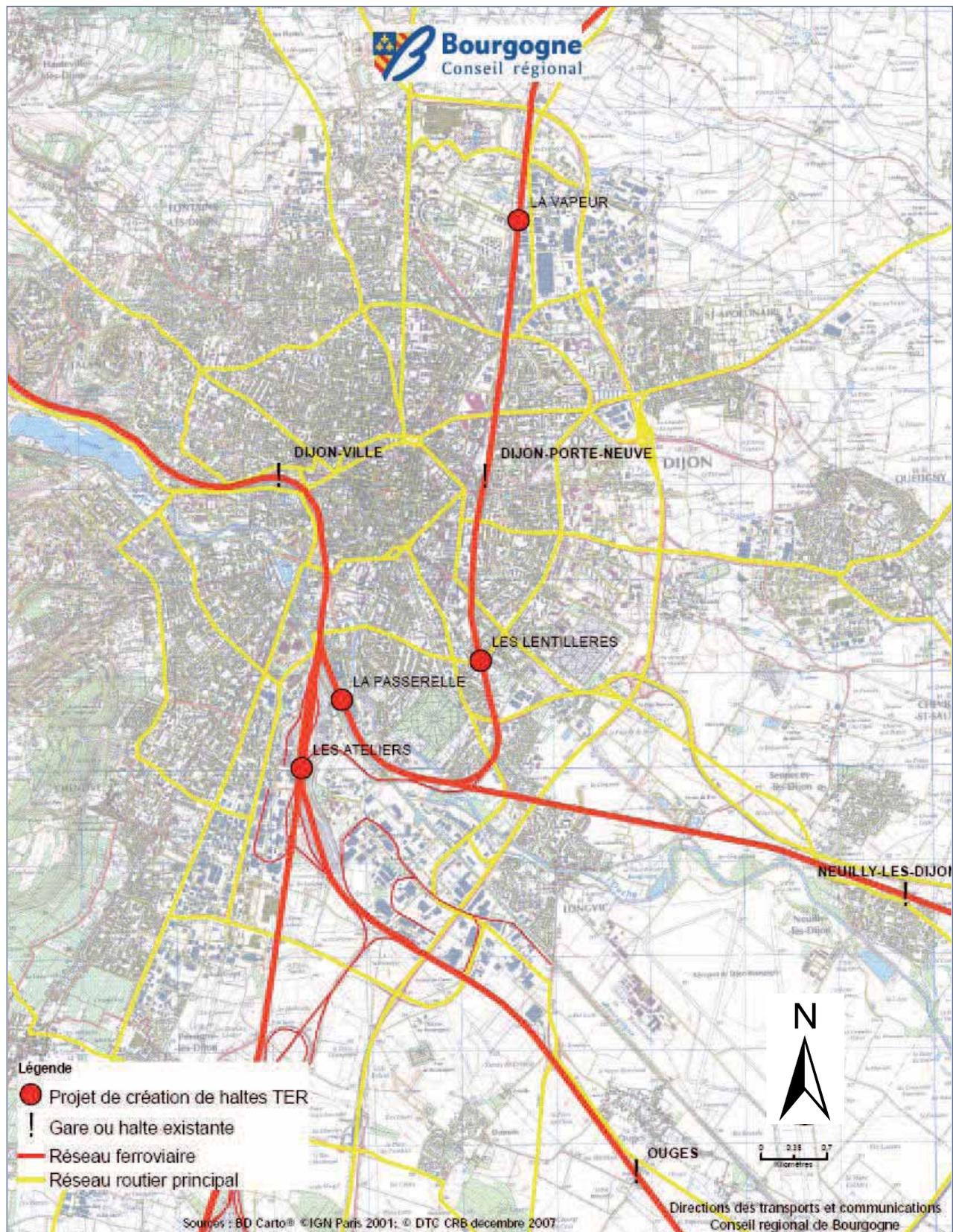
Actuellement il existe 4 haltes ferroviaires sur le territoire du Grand Dijon ( Dijon Ville, Dijon Porte-Neuve, Ouges et Neuilly-les-Dijon, voir la carte précédente). La majorité des arrêts en gare se font à Dijon-Ville.

### • Projet de futures haltes :

Afin de favoriser la multimodalité, le Conseil Régional et le Grand Dijon réfléchissent à l'ouverture de nouvelles haltes ferroviaires qui pourraient accueillir des voyageurs et leurs vélos dans les meilleures conditions possibles.

Ces haltes sont à l'heure actuelle en phase d'étude de faisabilité ( les ateliers, la Passerelle, les Lentillères et la Vapeur).

## Haltes et gares ferroviaires dijonnaises



Source: Conseil Régional de Bourgogne 2008

### En bref

Le projet tramway prévoit la poursuite des aménagements cyclables entrepris depuis 2004. Les projets d'intermodalité entre le train et le vélo se développent avec les projets de vélostations et des haltes ferroviaires.



Arceaux de la Ville de Dijon

### En conclusion du bilan des aménagements cyclables.

L'agglomération voit augmenter chaque année sa dotation en équipements de voirie consacrés aux vélos mais également aux piétons, Afin de lutter contre le vol, de nombreux aménagements de stationnement sont réalisés, Les notions d'intermodalité et de multimodalité se développent concrètement sur l'agglomération avec des aménagements tels que la vélostation ou encore les haltes ferroviaires.

## ■ UTILISATION DU VÉLO DANS L'AGGLOMÉRATION

- Les quelques données existantes
  - Mise aux normes législatives de la voie
  - Les motifs de déplacement
  - Les déplacements en vélo: origine/destination
- Les comptages
- Accidentologie dans l'agglomération dijonnaise
  - Nombre de cycles victimes d'accidents dans l'agglomération
  - Gravité des accidents de cycles entre 2003 et 2007
  - Part de chaque mode dans l'implication à un accident
  - Part des modes impliqués dans un accident avec un cycle
  - Localisation communale des accidents depuis 2003
  - Caractéristique de la voirie des accidents depuis 2003
  - Gravité des accidents selon les caractéristiques de la voirie
  - Caractéristique des accidents à Dijon

## Les quelques données existantes

La dernière «enquête ménages» sur les déplacements dans l'agglomération dijonnaise date de 1997. Deux enquêtes du même type avaient été réalisées en 1980 et 1988.

**Pour l'heure, une nouvelle enquête est en projet et verra le jour en 2009.**

Ce type d'enquête se réalise généralement tous les 10 ans. En effet, ce sont des enquêtes très lourdes à monter (1 an de la décision d'une telle enquête à son démarrage), demandant un investissement financier et humain important ( de l'ordre de 200 000€ à 2 millions d'euros selon l'étendue géographique). Cependant, elles fournissent une base de données des déplacements et des habitudes des habitants pour 10 ans.

Ce type d'enquête a pour objectif de renseigner sur les déplacements des ménages :

- où se déplacent-ils,
- avec quel mode de transport,
- quand.

Ces vérifications permettent ensuite de connaître l'évolution de mobilité des habitants de l'agglomération afin de mettre en place des projets cohérents et en adéquation avec l'évolution des pratiques de déplacement.

### *Méthodologie de l'enquête de 1997:*

*La collecte des données, réalisée par l'institut BVA, a été effectuée par téléphone auprès d'un échantillon de 3 523 personnes . Au sein des ménages enquêtés, une seule personne tirée au sort a été retenue.*

*Les données ont ensuite été redressées afin de les quantifier au niveau de la population totale.*

*Population de référence : 234 000 habitants répartis sur 13 communes (Ahuy, Chenôve, Chevigny-Saint-Sauveur, Daix, Dijon, Fontaine-lès-Dijon, Longvic, Neuilly-lès-Dijon, Plombières-lès-Dijon, Quetigny, Saint-Apollinaire, Sennecey-lès-Dijon, Talant).*

## > Nombre de déplacements par jour et par personne

En 1997, les habitants de l'agglomération dijonnaise de plus de 11 ans ont effectué près de 756 000 déplacements soit 3,79 déplacements par personne et par jour.

### Nombre de déplacements par jour et par personne

	Par personne	Total	%
Marche à pied	1,17	232 716	30,75 %
Vélo	0,08	16 354	2,16 %
Autres deux roues	0,04	8 356	1,10 %
Voiture particulière	1,87	373 757	49,39 %
Transports urbains	0,59	118 446	15,65 %
Autres	0,04	7 178	0,95 %
Total	3,79	756 807	100 %

Dans cette enquête, la pratique des deux-roues représente 5 % des modes mécanisés. La part des vélos dans le mode «deux-roues» s'élève à près de 70 %. En prenant en considération la marche à pied, **la part du vélo reste toutefois réduite à 2,16% du total des déplacements.**

### Nombre de déplacements moyen journalier aux différentes enquêtes

	1980	1988	1997
Marche à pied	1,38	1,36	1,17
Deux roues	0,26	0,12	0,12
Voiture particulière	1,58	1,93	1,87
Transports urbains	0,44	0,49	0,59
Autres	0,06	0,08	0,04
Total	3,72	3,98	3,79

Une comparaison avec les précédentes enquêtes ménages montre une stabilité du nombre de déplacements moyen journalier pour les deux roues entre 1988 et 1997 après la forte baisse constatée au regard de l'enquête réalisée en 1980. La part des vélos au sein des deux roues dans les documents de synthèse des enquêtes ménages 1980 et 1988 n'est malheureusement pas mentionnée.

## Nombre de déplacements moyen journalier selon l'âge en 1997

	11 à 19 ans	20 à 29 ans	30 à 39 ans	40 à 49 ans	50 à 59 ans	60 ans et +	Total
Marche à pied	1,70	0,97	1,26	0,94	0,91	1,19	1,17
Vélo	0,11	0,10	0,11	0,08	0,01	0,04	0,08
Autres deux roues	0,14	0,02	0,05	0,03	0,03	0,00	0,04
Voiture particulière	0,73	1,99	2,59	2,70	2,11	1,02	1,87
Transports urbains	1,12	0,63	0,43	0,43	0,39	0,51	0,59
Autres	0,03	0,01	0,05	0,04	0,12	0,00	0,04
<b>Total</b>	<b>3,82</b>	<b>3,73</b>	<b>4,50</b>	<b>4,22</b>	<b>3,58</b>	<b>2,76</b>	<b>3,80</b>

En considérant les différentes catégories d'âge, la fréquence d'utilisation du vélo est plus marquée avant 39 ans, sans qu'une tranche particulière ne soit remarquable.

L'utilisation de ce mode de transport décline après 40 ans, étant même résiduelle pour les 50 à 59 ans.

## > Les motifs de déplacement

### Répartition des déplacements selon le mode et le motif

	Travail	Achats	Scolarité	Loisirs	Démarches	Total	Domicile	TOTAL
Marche à pied	15 824	33 271	22 014	33 599	34 070	138 778	93 938	232 716
% horizontal	6,80%	14,30%	9,46%	14,44%	14,64%	59,63%	40,37%	100%
% vertical	11,97%	42,98%	39,03%	39,69%	34,95%	30,96%	30,44%	30,75%
Vélo	3 967	1 601	1 637	1 052	7 52	9 009	7 346	16 355
% horizontal	24,26%	9,79%	10,01%	6,43%	0,00%	55,08%	44,92%	100%
% vertical	3,00%	2,07%	2,90%	1,24%	0,00%	2,01%	2,38%	2,16%
Autres deux roues	1 589	456	1 213	1 296	325	4 879	3 477	8 356
% horizontal	19,02%	5,46%	14,52%	15,51%	3,89%	58,39%	41,61%	100%
% vertical	1,20%	0,59%	2,15%	1,53%	0,33%	1,09%	1,13%	1,10%
Voiture particulière	88 842	33 094	12 215	37 840	51 067	223 058	150 698	373 756
% horizontal	23,77%	8,85%	3,27%	10,12%	13,66%	59,68%	40,32%	100%
% vertical	67,18%	42,75%	21,65%	44,70%	52,38%	49,77%	48,83%	49,39%
Transports urbains	18 817	8 550	19 330	10 027	11 029	67 753	50 693	118 446
% horizontal	15,89%	7,22%	16,32%	8,47%	9,31%	57,20%	42,80%	100%
% vertical	14,23%	11,05%	34,27%	11,85%	11,31%	15,12%	16,43%	15,65%
Autres	3 204	437		830	247	4 718	2 460	7 178
% horizontal	44,64%	6,09%	0,00%	11,56%	3,44%	65,73%	34,27%	100%
% vertical	2,42%	0,56%	0,00%	0,98%	0,25%	1,05%	0,80%	0,95%
TOTAL	132 243	77 409	56 409	84 644	97 490	448 195	308 612	756 807
% horizontal	17,47%	10,23%	7,45%	11,18%	12,88%	59,22%	40,78%	100%
% vertical	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

L'utilisation du vélo dans les déplacements est principalement liée au motif du Travail (24,26% des trajets recensés). La part des vélos pour ce type de motifs est la plus importante des modes de déplacement identifiés, avant celui de la voiture particulière.

Inversement le vélo est le mode de déplacement le plus

faiblement utilisé pour le motif Loisirs (6,43% des trajets avec ce mode de locomotion contre 10,12% pour la voiture particulière et 14,44% pour la marche à pied).

A noter que le vélo est également souvent utilisé pour le motif Achat (17,77% des déplacements hors retour domicile), ce qui confirme son intérêt dans la fréquentation des commerces de proximité.

### > Les déplacements en vélo: origine/ destination

#### Zone de destination

Zone Origine	Hyper centre faubourgs	Quartiers de Dijon	S/T Dijon	Est	Sud	Ouest	S/T périphérie	TOTAL
<b>Hyper centre faubourgs</b>	<b>3 460</b>	<b>1 649</b>	<b>5 109</b>	<b>35</b>	<b>78</b>		<b>113</b>	<b>5 222</b>
% horizontal	66,26%	31,58%	97,84%	0,67%	1,49%		2,16%	100,00%
% vertical	65,59%	22,67%	40,72%	1,48%	7,03%		3,17%	32,42%
<b>Quartiers de Dijon</b>	<b>1 702</b>	<b>4 920</b>	<b>6 622</b>	<b>282</b>	<b>172</b>		<b>454</b>	<b>7 076</b>
% horizontal	23,66%	68,40%	92,06%	3,92%	2,39%		6,31%	98,37%
% vertical	32,27%	67,65%	52,77%	11,95%	15,51%		12,75%	43,93%
<b>S/T Dijon</b>	<b>5 162</b>	<b>6 569</b>	<b>11 731</b>	<b>317</b>	<b>250</b>		<b>567</b>	<b>12 298</b>
% horizontal	41,58%	52,91%	94,49%	2,55%	2,01%		4,57%	99,06%
% vertical	97,86%	90,32%	93,49%	13,43%	22,54%		15,92%	76,34%
<b>Est</b>	<b>35</b>	<b>375</b>	<b>410</b>	<b>2 008</b>			<b>2 008</b>	<b>2 418</b>
% horizontal	1,43%	15,28%	16,71%	81,83%	0,00%		81,83%	98,53%
% vertical	0,66%	5,16%	3,27%	85,08%	0,00%		56,39%	15,01%
<b>Sud</b>	<b>78</b>	<b>211</b>	<b>289</b>		<b>764</b>		<b>764</b>	<b>1 053</b>
% horizontal	6,80%	18,40%	25,20%		66,61%		66,61%	91,80%
% vertical	1,48%	2,90%	2,30%		68,89%		21,45%	6,54%
<b>Ouest</b>						<b>92</b>	<b>92</b>	<b>92</b>
% horizontal						100,00%	100,00%	100,00%
% vertical						100,00%	2,58%	0,57%
<b>S/T périphérie</b>	<b>113</b>	<b>586</b>	<b>699</b>	<b>2 008</b>	<b>764</b>	<b>92</b>	<b>2 864</b>	<b>3 563</b>
% horizontal	3,06%	15,87%	18,93%	54,37%	20,69%	2,49%	77,55%	96,48%
% vertical	2,14%	8,06%	5,57%	85,08%	68,89%	100,00%	80,43%	22,12%
<b>TOTAL</b>	<b>5 275</b>	<b>7 155</b>	<b>12 430</b>	<b>2 325</b>	<b>1 014</b>	<b>92</b>	<b>3 431</b>	<b>15 861</b>
% horizontal	32,75%	44,42%	77,17%	14,43%	6,30%	0,57%	21,30%	98,47%
% vertical	100,00%	98,38%	99,06%	98,52%	91,43%	100,00%	96,35%	98,46%

*Ouest : Ahuy, Daix, Fontaine-lès-Dijon, Plombières-lès-Dijon, Talant.  
Est : Chevigny-Saint-Sauveur, Neuilly-lès-Dijon, Quetigny, Saint-Apollinaire, Sennecey-lès-Dijon.  
Sud : Chenôve, Longvic.*

1 731 déplacements en vélo sur 15 861 (73,96%) se déroulent à l'intérieur de Dijon. Les échanges entre les communes périphériques et la ville centre en utilisant ce mode de transport sont nettement moins importants (567 dans le sens Dijon/Périphérie et 699 dans le sens contraire).

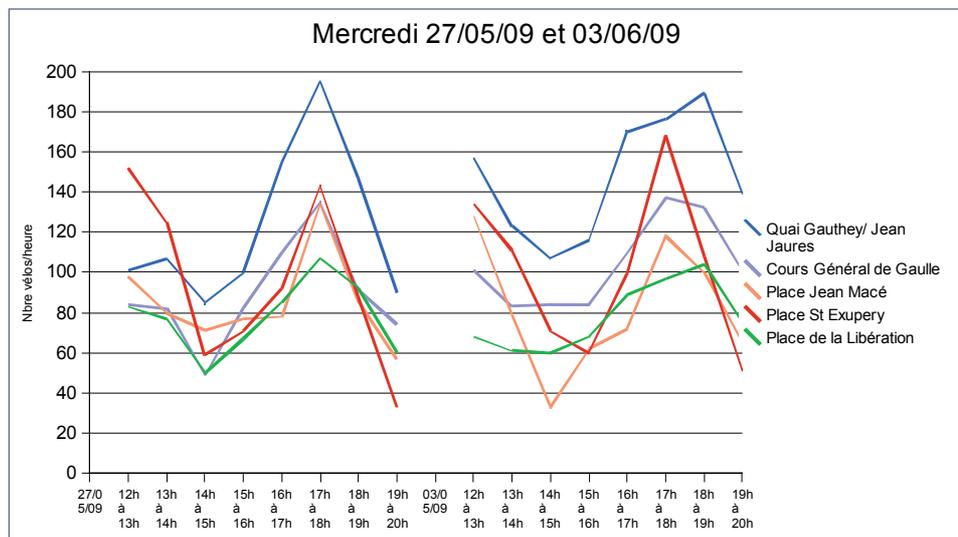
En complément, 2 864 trajets représentent des mouvements entre communes périphériques. Les communes de l'Est Dijonnais étant largement majoritaires dans l'utilisation quotidienne du vélo (67,86% des déplacements au départ de ces communes).

### En bref

La part de l'utilisation du vélo dans l'agglomération reste faible

## Les comptages

Des comptages vélos ont été réalisés deux mercredi et jeudi consécutifs (les 27/05, 28/05, 03/06 et 04/06), de 12 heures à 20 heures.



### • Le 27 mai:

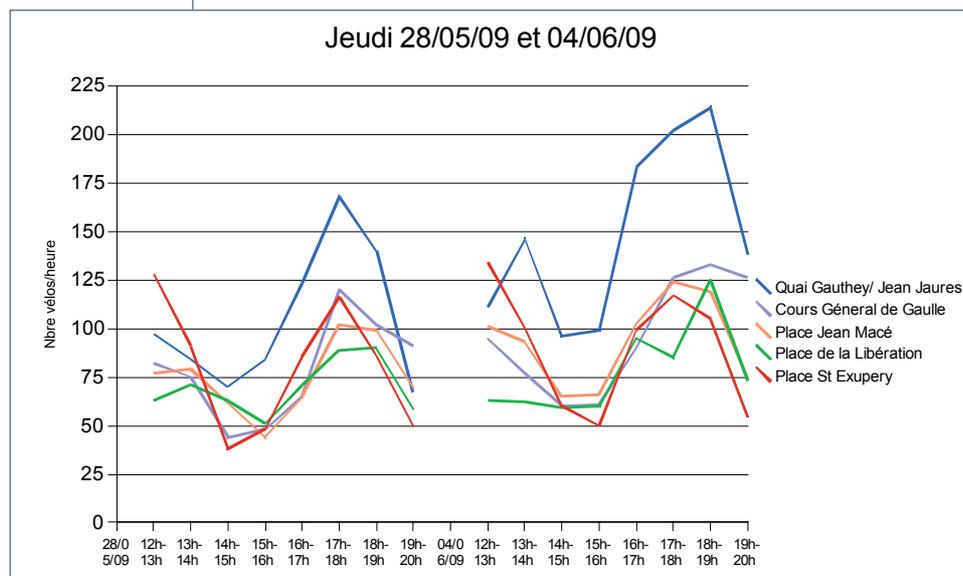
	12h-13h	13h-14h	14h-15h	15h-16h	16h-17h	17h-18h	18h-19h	19h-20h
Quai Gauthey/ Jean Jaures	101	107	85	100	155	195	147	90
Cours Général de Gaulle	84	82	49	82	110	135	91	74
Place de la Libération	83	77	50	67	85	107	92	60
Place Jean Macé	98	80	71	77	78	134	86	57
Place St Exupery	152	125	59	71	92	143	88	33

\* Les heures creuses.

\* Les pics de fréquentation.

### • Le 3 juin:

	12h-13h	13h-14h	14h-15h	15h-16h	16h-17h	17h-18h	18h-19h	19h-20h
Quai Gauthey/ Jean Jaures	157	123	107	116	170	176	189	139
Cours Général de Gaulle	101	83	84	84	110	137	132	101
Place de la Libération	68	61	60	68	89	97	104	75
Place Jean Macé	128	79	33	62	72	118	100	65
Place St Exupery	134	111	71	60	99	168	108	51



● **Le 28 mai:**

	12h-13h	13h-14h	14h-15h	15h-16h	16h-17h	17h-18h	18h-19h	19h-20h
<b>Quai Gauthey/ Jean Jaures</b>	97	84	70	84	123	168	140	67
<b>Cours Général de Gaulle</b>	82	75	44	48	65	120	102	91
<b>Place de la Libération</b>	63	71	63	51	71	89	90	58
<b>Place Jean Macé</b>	77	79	62	44	65	102	99	69
<b>Place St Exupery</b>	128	91	38	48	85	116	86	49

● **Le 4 juin:**

	12h-13h	13h-14h	14h-15h	15h-16h	16h-17h	17h-18h	18h-19h	19h-20h
<b>Quai Gauthey/ Jean Jaures</b>	111	146	96	99	183	202	214	138
<b>Cours Général de Gaulle</b>	95	77	60	61	90	126	133	126
<b>Place de la Libération</b>	101	93	65	66	102	124	119	74
<b>Place Jean Macé</b>	63	62	59	60	95	85	125	73
<b>Place St Exupery</b>	134	100	60	50	99	117	105	54

\* Les heures creuses.  
\* Les pics de fréquentation.

• Les différents comptages nous permettent de calculer le trafic par jour<sup>5</sup>

- Quai Gauthey: 1915 vélos/jour
- Place St Exupéry: 1460 vélos/jour
- Cours du Général de Gaulle: 1312 vélos/jour
- Place Jean Macé: 1197 vélos/jour
- Place de la Libération: 1062 vélos/jour

• Cela permet également le calcul de moyenne de vélos par heure:

- Quai Gauthey: moyenne de 131 vélos/heure, avec un pic à plus de 200 vélos/h
- Cours du général de Gaulle: moyenne de 92 vélos/heure,
- St Exupéry: moyenne de 91 vélos/heure
- Place Jean Macé: moyenne de 84 vélos/heure
- Place de la Libération: moyenne de 76 vélos/heure

Pour conclure, les résultats des comptages sont importants, notamment sur les heures de pointe du soir entre 17h et 19h. Les résultats sont très encourageants, car les moyennes ainsi que les estimations de trafic journaliers sont assez élevées.

Afin de suivre l'évolution du vélo dans l'agglomération, de nouveaux comptages seront réalisés 2 fois par an.

## Accidentologie dans l'agglomération dijonnaise

Les tableaux concernant l'accidentologie ci-dessous font référence aux cycles et aux cyclistes : il s'agit là de l'utilisation des deux-roues non motorisés, autrement dit les vélos.

### > Nombre de cycles victimes d'accidents dans l'agglomération

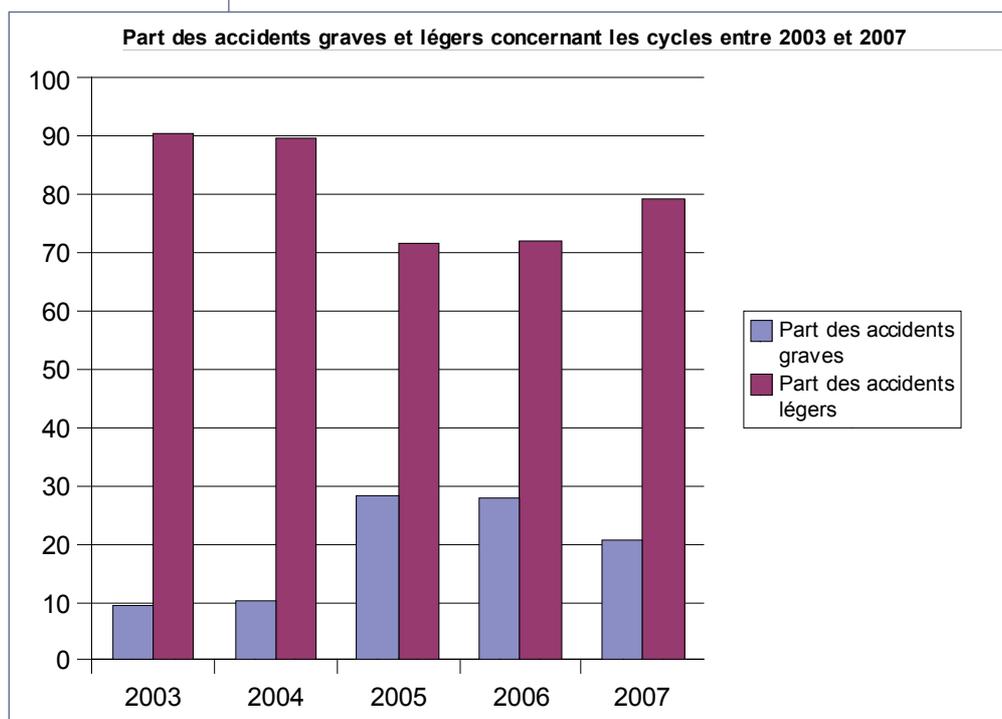
	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Nbre acci. Corporels GD</b>	640	614	528	454	506
<b>Dont cycle</b>	32	39	39	36	34
<b>Part des cycles</b>	5,0%	6,3%	7,4%	7,9%	4,7%

La part des victimes d'accidents corporels des cyclistes a connu une hausse en 2005 et 2006, alors même que le nombre global d'accidents dans l'agglomération avait diminué. En 2007, la part de l'accidentologie des vélos dans l'agglomération est à son plus bas taux depuis 2003 avec 4,7% des accidentés.

Cependant, le nombre de cyclistes victimes d'accidents de la route reste très faible.

<sup>5</sup> Le trafic de la pointe du soir est multiplié par 10 afin d'obtenir le trafic journalier.

## > Gravité des accidents de cycles entre 2003 et 2007



Source:DDE 2009

### **Accident grave =** **Tués et hospitalisés /total de blessés**

La part des accidents légers en 2004 est de 80% sur 34 accidents, ce qui signifie que 27 accidents n'ont pas nécessité d'hospitalisation.

La part des accidents graves de cycles a connu une hausse en 2005 et 2006, alors même que pour ces deux années, le volume des accidents dans l'agglomération avait connu une baisse relativement importante.

Ainsi, à l'inverse de ce qui se passait dans l'agglomération, c'est à dire une diminution globale des accidents, les cycles voyaient leur part d'accidents augmenter ainsi que leur gravité.

## > Part de chaque mode dans l'implication à un accident

	2003	2004	2005	2006	2007
Piéton	11,8	10,85	13,2	12,1	12,14
Cycle	<b>4,06</b>	<b>4,87</b>	<b>5,31</b>	<b>5,71</b>	<b>4,86</b>
2 roues motorisées	21,83	25,45	22,96	23,53	22,91
Véhicule léger	<b>56,73</b>	<b>57,86</b>	<b>54,81</b>	<b>55,46</b>	<b>55,39</b>
Poids Lourds	2,16	1,39	1,15	0,84	1,82
Transports en commun	1,78	2,5	1,87	1,51	2,12
Tramway et train	0	0	0	0	0
Autre mode	1,65	0,83	0,72	0,84	0,76
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Source: DDE 2009

Les usagers de véhicules légers sont les plus impliqués dans des accidents.

Les cycles font partie des modes les moins impliqués dans les accidents. Leur part oscille entre 4% et 5% des participations à un accident.

## > Part des modes impliqués dans un accident avec un cycle

	2003	2004	2005	2006	2007
Piéton	0	10	2,63	5,41	2,94
Cycle	0	2,5	0	2,7	0
2 roues motorisées	9,38	7,5	7,89	8,11	8,82
Véhicule léger	<b>84,38</b>	<b>75</b>	<b>86,84</b>	<b>78,38</b>	<b>82,35</b>
Poids Lourds	3,13	0	0	0	2,94
Transports en commun	0	2,5	2,63	0	2,94
Tramway et train	0	0	0	0	0
Autre mode	3,13	2,5	0	5,41	0
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Source: DDE 2009

Les véhicules légers sont majoritairement impliqués dans les accidents avec les cycles.

Ce sont ensuite les deux roues motorisés qui ont le plus d'accidents avec les cycles, dans des proportions beaucoup moins importantes que les véhicules légers et utilitaires, avec des parts d'implication dans un accident de l'ordre de 7,5% à 9,4%.

## > Localisation communale des accidents depuis 2003

	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total
Chenôve	0	2	6	8
Chevigny-saint-Sauveur	0	0	1	1
Dijon	1	20	122	143
Fenay	0	0	2	2
Fontaine-lès-Dijon	0	3	2	5
Longvic	0	2	5	7
Marsannay-la-Côte	0	2	0	2
Ouges	0	0	2	2
Plombières-lès-Dijon	0	1	1	2
Quetigny	0	0	2	2
Saint-Apollinaire	0	1	1	2
Sennecey-lès-Dijon	0	2	1	3
Talant	0	1	0	1
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>34</b>	<b>145</b>	<b>180</b>

Source:DDE 2009

Près de 80% des accidents sont survenus sur Dijon même, pourcentage important mais logique, dans la mesure où la ville-centre concentre sur de petits trajets la plupart des déplacements à bicyclettes.

## > Caractéristique de la voirie des accidents depuis 2003

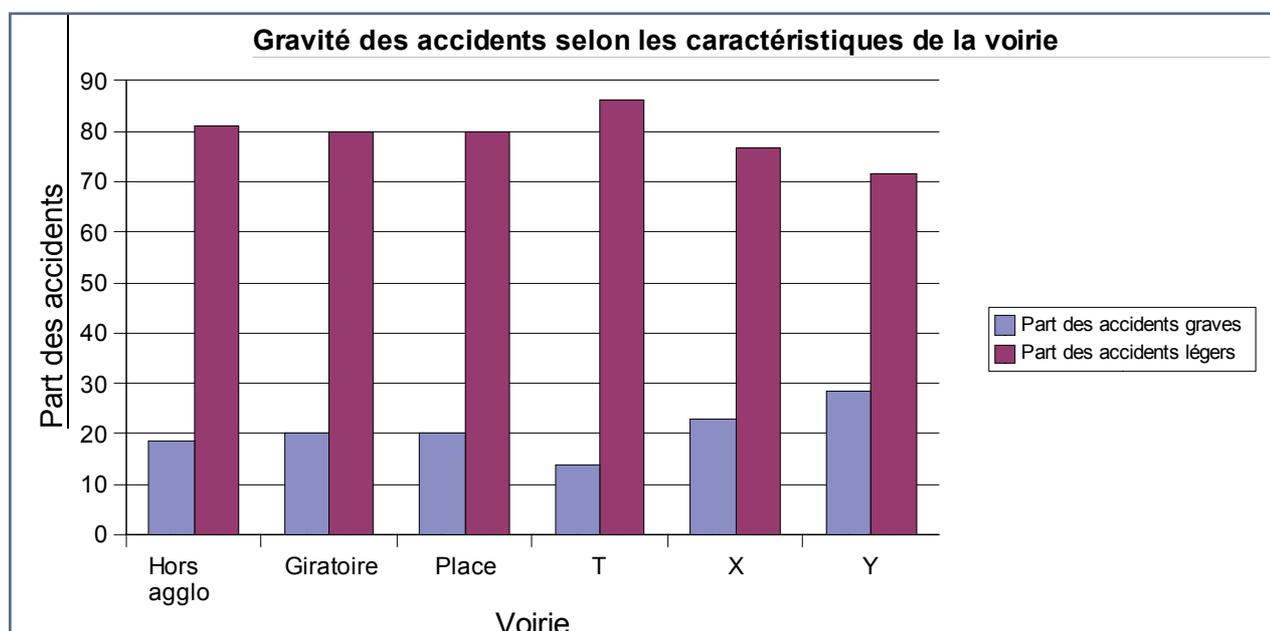
	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total
Hors	0	15	65	80
Giratoire	0	3	12	15
Place	0	2	8	10
T	0	4	25	29
X	1	8	30	39
Y	0	2	5	7
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>34</b>	<b>145</b>	<b>180</b>

Source:DDE 2009

Les intersections (croisements de rues en T, X ou Y) représentent en proportion moins d'accidents que ceux survenus sur le linéaire de la voirie (75 contre 80). A noter que les giratoires, pourtant souvent considérés comme dangereux pour les cycles, sont les moins accidentogènes avec les places.

Pour obtenir une étude plus approfondie, il faudrait connaître la fréquentation des vélos à chaque intersection, afin de pouvoir comparer les données.

### > Gravité des accidents selon les caractéristiques de la voirie



	Part des accidents graves	Part des accidents légers
<b>Hors agglo</b>	18,75	81,25
<b>Giratoire</b>	20	80
<b>Place</b>	20	80
<b>T</b>	13,79	86,21
<b>X</b>	23,08	76,92
<b>Y</b>	28,57	71,43

Source: DDE

Alors que les intersections (croisements de rues en T, X ou Y) représentent proportionnellement moins d'accidents que sur le linéaire de voirie, ce sont sur ces intersections que les accidents les plus graves ont lieu.

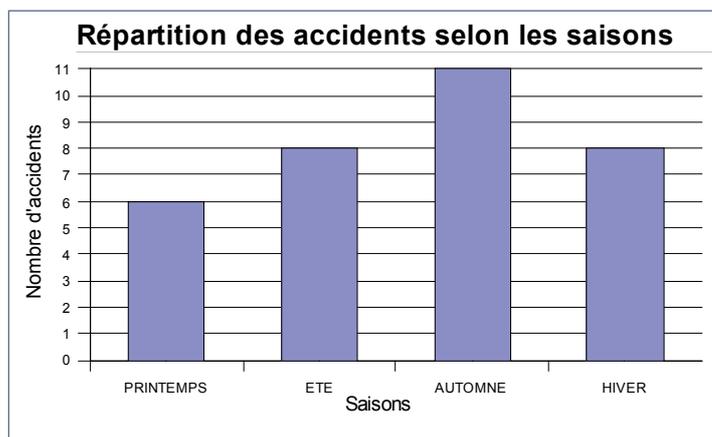
En effet 28% des accidents graves (victimes tuées ou hospitalisées) ont lieu sur des croisements en Y et 23% sur des croisements en X.

La part des accidents ayant eu lieu à Dijon représentent 80% des accidents du Grand Dijon. C'est pourquoi nous allons nous intéresser aux caractéristiques des accidents dijonnais.

## > Caractéristiques des accidents de vélos à Dijon

### Répartition des accidents dans le temps

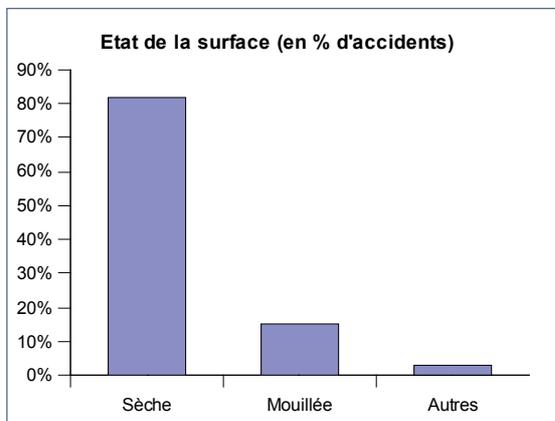
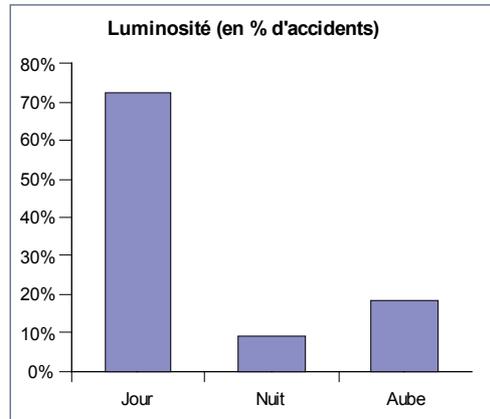
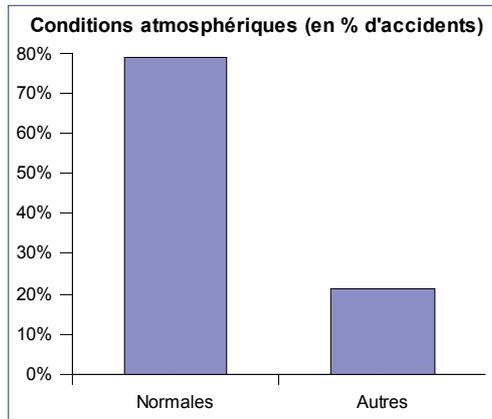
MOIS	NOMBRE D'ACCIDENTS	NOMBRE D'ACCIDENTS PAR SAISON
décembre	2	Hiver: 8
janvier	4	
février	2	
mars	1	Printemps: 6
avril	1	
mai	4	
juin	4	Été: 8
juillet	3	
août	1	
septembre	2	Automne: 11
octobre	3	
novembre	6	



Source: ville de Dijon

La répartition des accidents selon les saisons est plutôt équilibrée. On pourrait penser que les accidents seraient plus nombreux l'été à cause d'une pratique du cycle plus importante. Mais c'est à l'automne que l'on dénombre le plus grand nombre d'accidents. Cependant, le nombre d'accidents à Dijon étant de 33 pour toute l'année 2008, il est difficile de faire réellement ressortir une saison ou un mois plus accidentogène.

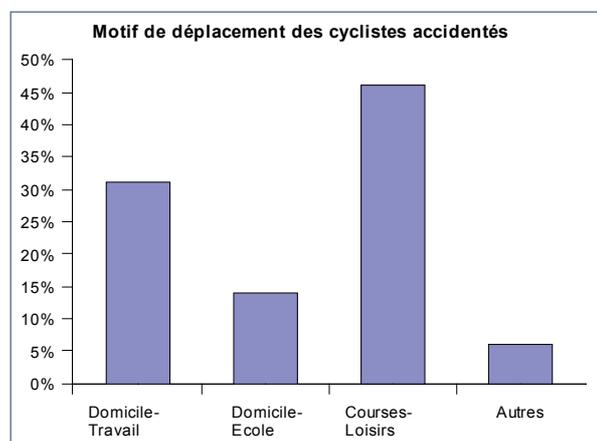
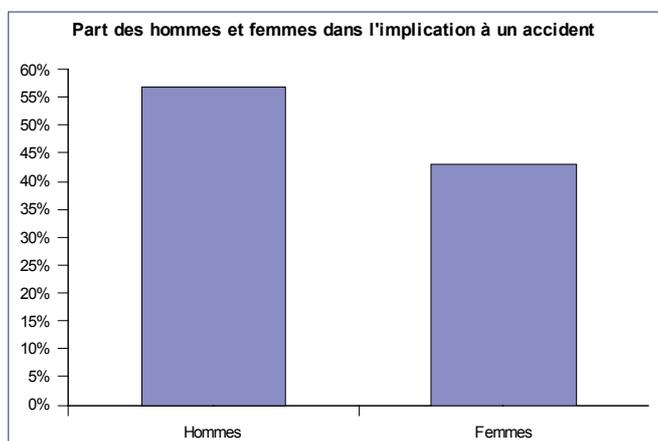
## Circonstance des accidents

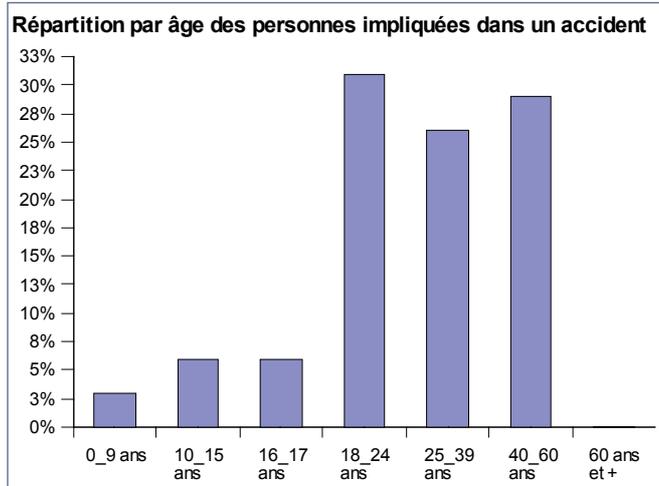


Source: ville de Dijon

L'accident «type» se déroule à 80% dans des conditions atmosphériques normales, à plus de 70% du temps en journée et sur une surface sèche dans 80% des cas.

## Caractéristiques des accidentés dijonnais





Source: ville de Dijon

Les accidentés sont plutôt des hommes, âgés de 10 à 24 ans, qui se déplacent dans le cadre de courses ou de loisirs, pour 45% d'entre eux ou à leur travail dans 30% des cas.

### En bref

On dénombre peu d'accident de cycles: 34 en 2007.

Les cycles sont des modes de déplacements peu impliqués dans les accidents.

Dans la majorité des cas (80% environ) les accidents subis par les cyclistes impliquent des voitures.

D'une façon générale, la majorité des accidents de cycles se déroulent en journée sur une chaussée normale (ni mouillée ni verglacée).

---

## **En conclusion de la rubrique utilisation du vélo dans l'agglomération.**

Lors de l'enquête ménage de 1997, il est apparu que la part modale du vélo était très faible, ceci n'est pas spécifique à Dijon mais à de nombreuses autres villes.

Les comptages et la nouvelle enquête ménage vont permettre d'évaluer le développement de la pratique du vélo et de mesurer ainsi les impacts des différentes actions mises en place (Vélodi, développement des pistes cyclables...).

Le vélo est un mode de déplacement où l'accidentologie est faible et dont la gravité est moins importante que pour les autres modes de déplacements (seuls 7 blessés hospitalisés en 2007). Cependant, le chiffre des déplacements en vélos n'est pas connu, il n'est donc pas possible de calculer la part des cyclistes accidentés. De plus, l'analyse de l'accidentologie des vélos ne reflète pas le ressenti des cyclistes sur leur condition de circulation, leur sentiment de sécurité sur la route... Une enquête qualitative serait à mettre en place afin de d'affiner cette approche.



## CULTURE VELO

- Les locations de vélo
  - Vélodi
  - Office de tourisme
  - Vélo campus
  - Les 2 roues électriques
  - Les locations de vélos dans les collectivités
- Les distributeurs de vélos
- Les associations et entreprises liées au vélo
  - Les associations
  - Les entreprises
- Les publications
- Les manifestations

## Les locations de vélo

### > VéloDi<sup>6</sup>

De la mise en service de VéloDi, le 29 février 2008 et jusqu'au 31 décembre 2008, 460 772 VéloDi ont été empruntés. Cela correspond à une moyenne de 1506 d'emprunts par jour.

Ce système de vélo en libre service comptait pour la première année près de 16 000 abonnés dont 13 075 actifs (c'est à dire ayant un abonnement en cours de validité).

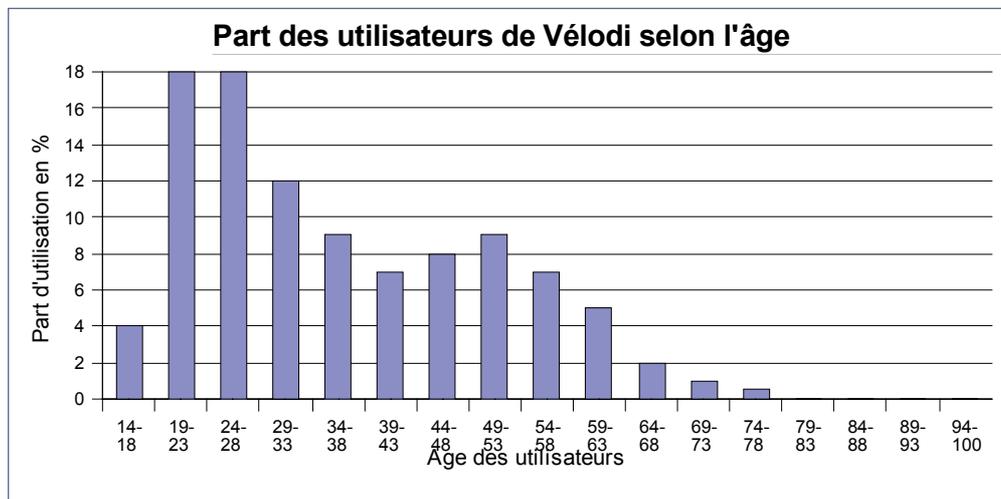
Ce chiffre important est du à la fois à la bonne publicité réalisée autour de VéloDi (communication, concours du nom VéloDi..) et également aux offres mises en place (1000 premiers abonnements gratuits, abonnement annuel à 6€ au lieu de 24€ actuellement) Actuellement, 6000 abonnements ont été renouvelés. L'exploitant attend la fin des abonnements annuels de l'année précédente afin d'évaluer le volume réel des usagers actifs de VéloDi.

Ainsi, en moyenne, un actif a effectué un peu plus de 35 déplacements dans l'année avec ce système de transport.

Ce succès de VéloDi a été possible grâce au travail préalable mis en place depuis quelques années avec les aménagements cyclables tels que les pistes, les bandes...

VéloDi a connu à Dijon un succès fort. Parmi les villes où Clear Channel exploite des vélos en libre service, Dijon se situe en seconde place juste derrière Barcelone. Mais l'agglomération possède en revanche les meilleures ratios ( un taux d'abonnés et taux d'usage élevé).

La durée moyenne d'un trajet est de 12 à 15 min, ce qui est une moyenne standard.



Source: Clear Channel

<sup>6</sup> Cf Annexe 5 Coordonnées des loueurs de vélos

Les utilisateurs de Vélodi sont majoritairement jeunes, en effet, 52% des utilisateurs sont âgés de 14 à 33 ans et globalement répartis entre hommes et femmes. Par ailleurs, les usagers sont principalement des actifs de catégories sociales moyennes et supérieures.

### Stations d'emprunts et de restitution de Vélodi pour l'année 2008

Numéro de station	Nom de station	Nombre emprunts et restitutions	Mouvements par jour	Mouvements par heure
11	Place Wilson	55 025	179,8	7,49
8	Place Grangier	49 817	162,8	6,78
3	Place Notre-Dame	45 698	149,3	6,22
4	Place du théâtre	41 793	136,6	5,69
30	Gare de Dijon-Ville	41 062	134,2	5,59
27	Cours du Parc_Piscine	37 903	123,9	5,16
10	Rue Jeannin	35 678	116,6	4,86
15	Place du 30 octobre	35 656	116,5	4,86
17	Place de la République	31 694	103,6	4,32
19	Place Darcy	31 658	103,5	4,31
12	Place Emile Zola	31 587	103,2	4,3
31	Avenue Victor Hugo	29 473	96,3	4,01
26	Bld Clemenceau/ Conservatoire	28 924	94,5	3,94
9	Rue Auguste Comte	27 757	90,7	3,78
33	Place J. Bouhey/ Auditorium	27 618	90,3	3,76
6	Place des Cordeliers	27 514	89,9	3,75
2	Dauphine	27 162	88,8	3,7
32	Place Barbe	26 359	118,8	3,59
2	Rue Chabot Charny	25 576	83,6	3,48
20	Cours du Général de Gaulle/Clinique	24 843	81,2	3,38
24	Rue Sambin/ École de commerce	23 817	77,8	3,24
7	Place Bossuet	23 783	77,7	3,24
16	Montée de Guise/ Berbisey	23 624	77,2	3,22
1	Place St Fiacre	19 720	64,4	2,69
25	Place Jardillier	19 193	62,7	2,61
21	Rue des Corroyeurs	19 068	62,3	2,6
13	Place St Bénigne	19 022	62,2	2,59
28	Quai Navier	18 742	61,2	2,55
23	Avenue Foch/ Office du tourisme	17 821	58,2	2,43
14	Rue de la Préfecture	15 537	50,8	2,12
18	Cellier de Clairvaux	14 394	47,0	1,96
29	Planétarium	11 520	37,6	1,57
36	Hôpital Bocage	1 958	6,4	0,27
37	Hôpital Bocage/ Maternité	1 304	4,3	0,18
38	Auxonne/ Eldorado	509	1,7	0,07

Source: Clear Channel

La place Wilson est la station sur laquelle est comptabilisée le plus grand nombre d'emprunts et de restitutions de VéloDi. En moyenne, sur cette station, on emprunte un vélo toutes les 15 minutes, tout au long de la journée. Les raisons en sont les suivantes: bonne lisibilité de la station, accès facile, capacité importante et stations voisines de faibles capacités.. On retrouve ensuite les places Grangier, Notre-Dame et du Théâtre, qui sont situées dans l'hyper centre-ville.

La station de la gare connaît elle aussi de bonnes fréquentations, ce qui peut signifier une bonne intermodalité train-VéloDi.

Les stations qui arrivent ensuite sont situées en toute périphérie du centre ville comme les places du 30 Octobre, Darcy ou encore de la République.

## Localisation des stations les plus utilisées



Source: Clear Channel

En s'intéressant aux parcours les plus fréquemment utilisés par les abonnés de VéloDi, on retrouve comme origine et destination les stations les plus fréquentées, telles que la place Wilson, la rue Jeannin, les places Notre-Dame et Grangier ou encore le cours du Parc.

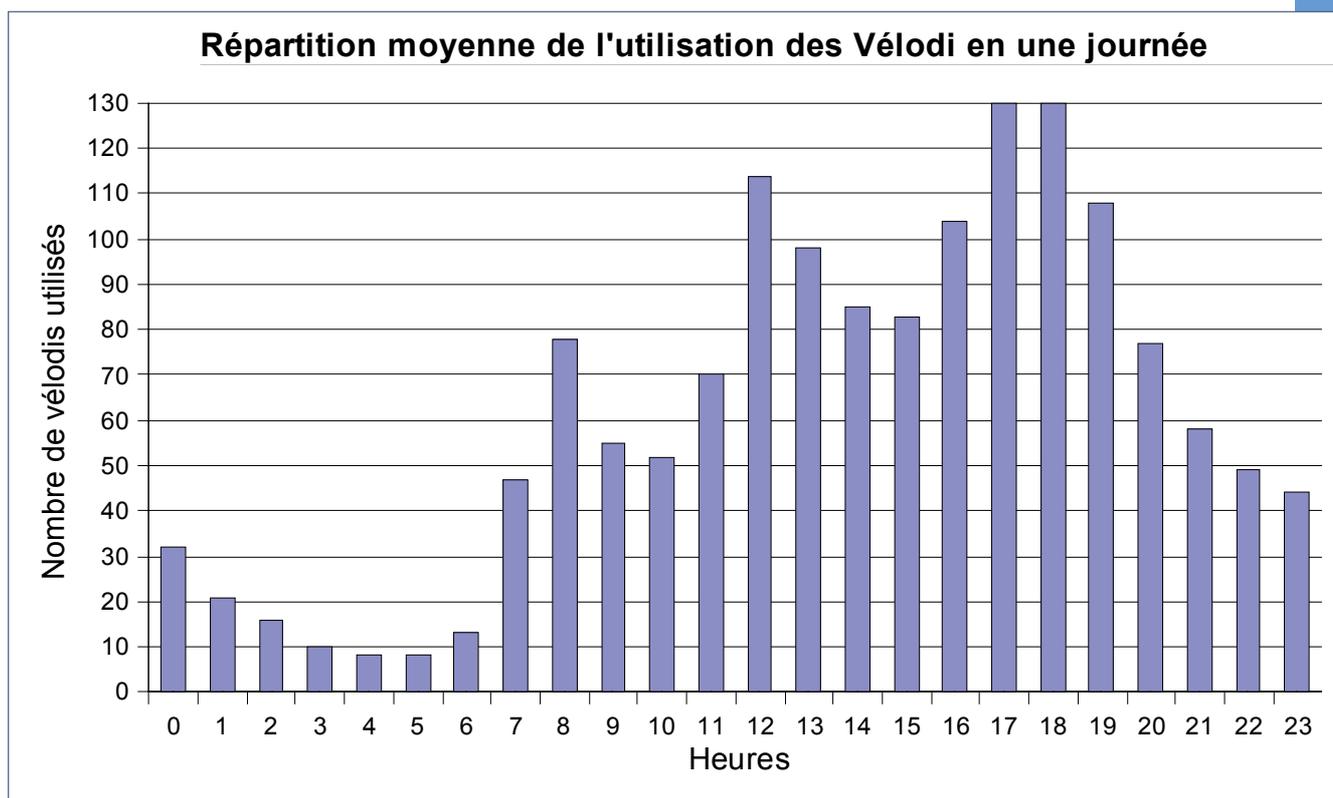
Cependant, les trois trajets les plus effectués cette année ont une destination qui est leur point de départ. En effet, les utilisateurs prennent leur VéloDi place Wilson, se promènent et reviennent poser le cycle à l'endroit où ils l'avaient pris. Cela suppose peut être que comme le vélo est le mode de transport urbain le plus rapide sur des trajets de moins de trois kilomètres et que comme la première demi-heure d'utilisation est gratuite pour les abonnés, les VéloDi servent à faire de courts trajets dans un périmètre limité.

### Parcours les plus fréquemment utilisés par les utilisateurs de VéloDi

Station d'origine	Station de destination	Nombre de déplacements dans l'année	Nombre de déplacements moyens en une journée
Place Wilson	Place Wilson	3 900	13
Cours du Parc/Piscine	Cours du Parc/Piscine	2 544	8
Rue Jeannin	Rue Jeannin	2 179	7
Place Wilson	Cours du Parc/Piscine	2 167	7
Place du 30 octobre	Place Notre Dame	2 150	7
Place Notre Dame	Place Wilson	2 007	7
Cours Général de Gaulle/Clinique	Cours du Général de Gaulle/Clinique	1 973	6
Place Barbe	Place Grangier	1 963	6
Place Notre Dame	Place du 30 octobre	1 919	6
Cours du Parc/Piscine	Place Wilson	1 907	6

## Répartition moyenne de l'utilisation de VéloDi en une journée

Concernant la répartition de l'utilisation de VéloDi dans la journée, la majeure partie des déplacements s'effectue l'après-midi, entre 12h et 20h, et va en décroissant jusqu'à 5h du matin.



Un pic de fréquentation est à relever à 8h, ou en moyenne 80 VéloDi sont empruntés, ainsi qu'à 12h (110 vélos) et aux heures de retour de fin de journée 17h-18h (130 vélos)

Il pourrait également être noté que la fréquentation de nuit reste non négligeable entre 21h et minuit.

### En bref

40% des utilisateurs de VéloDi sont âgés de 18 à 28 ans.

La station de la place Wilson est la plus utilisée.

La majorité des locations se font entre 11h et 19h, avec deux pics plus importants à 12h et entre 17h et 18h.

### > Office de tourisme<sup>7</sup>

L'office du tourisme propose à la location 12 vélos tout au long de l'année.

Les tarifs de locations sont les suivants:

- 1/2 journée : 13€ par personne
- journée : 18€ par personne
- 3 jours : 50€ par personne
- au delà de 3 jours de location, le prix est à négocier avec l'office du tourisme.

En 2008, l'office du tourisme a réalisé l'équivalent de 700 journées de location, réparties sur près de 500 prestations sur l'année. La demande de location est essentiellement touristique.

### > Vélo campus<sup>8</sup>

Vélo Campus est une association étudiante qui met à disposition des étudiants et des personnels de l'Université de Bourgogne des vélos tout au long de l'année universitaire. L'objectif est d'agir en faveur du développement de l'usage du vélo en milieu universitaire, la pratique du sport un plus pour la santé, ainsi que tous les modes de transports alternatifs à l'automobile, d'accompagner les projets poursuivant ces objectifs, de mobiliser les différents acteurs sociaux, économiques et les services publics autour de ces thématiques, d'organiser des réunions de formation et de sensibilisation autour de l'écologie urbaine et du comportement citoyen par rapport à l'environnement.

Un an après sa création, l'association a commencé à prêter des vélos aux étudiants en février 2007. Grâce aux subvention du Grand Dijon et du FSDIE (Fond de Solidarité et de Développement aux Initiatives Étudiantes), se sont aujourd'hui 38 vélos qui peuvent être loués aux étudiants.

L'association, compte 25 adhérents pour l'année universitaire 2008-2009, et espère, avec le retour des beaux jours, une remontée des adhésions pour égaler le nombre de 38 de l'année dernière. Deux permanences sont assurées chaque semaine: le lundi de 17h30 à 19h, qui vont être suivies de soirées à thèmes (le frein, l'éclairage, le changement de roues..) et le jeudi entre 12h et 14h.

Vélocampus, prône la mixité sociale et culturelle avec ses étudiants étrangers et s'associe aux grandes asso-

<sup>7</sup> Cf Annexe 5 Coordonnées des loueurs de vélos

<sup>8</sup> Cf Annexe 5 Coordonnées des loueurs de vélos

ciations cyclistes de l'agglomération: avec la Bécane à Jules, pour les problèmes de réparations en dehors des permanences, et avec EVAD, pour ses balades nocturnes.

Le principal objectif de l'association est aujourd'hui de réaliser plus d'animations, de repenser la sécurité des cyclistes sur le campus et de former des mécaniciens. De plus, comme toute nouvelle association, Vélocampus cherche des volontaires, prêt à se former et à venir donner de son temps pour le développement du vélo!

## > Les 2 roues électriques<sup>9</sup>

Cette société de location de vélo et de deux roues électriques, créée en septembre 2006 connaît du succès dans l'agglomération dijonnaise. Forts d'une baisse de ses tarifs de location et d'une installation au lac Kir pendant l'été, Les 2 roues Électriques ont connu une hausse de leurs locations.

La location par téléphone a connu cette année en nombre d'heures de location 799 h soit l'équivalent de 222 journées locatives d'un vélo classique.

Les locations au lac Kir ont aussi connu du succès : on peut ramener l'ensemble des locations à une moyenne de 410 heures ou 114 journées de location d'un vélo classique.

Ainsi, au total c'est près de 1209 heures ou 336 journées de location d'un vélo classique qu'ont connu cette année Les 2 Roues Électriques.

	VÉLO A ASSISTANCE	VÉLO CLASSIQUE
AUTONOMIE	30 à 70 Km	
DURÉE LOCATION	€ TTC	€ TTC
½ heure	4	3
1 heure	7	5
½ journée	15	11
1 journée	25	18
2 jours ou fin de semaine	39	29
5 jours	51	35
7 jours	66	45
15 jours	95	65
1 mois	139	95
Mensuel > 3 mois	95	65
CAUTION	650	250

<sup>9</sup> Cf Annexe 5 Coordonnées des loueurs de vélos

## > Les locations de vélos dans les collectivités

Près de 40 % des emplois occupés dans l'agglomération dijonnaise le sont par des personnes résidant hors de l'agglomération. Ainsi, en 10 ans (de 1995 à 2005), a été constaté un allongement des déplacements domicile/travail, réalisés très majoritairement en voiture.

Les trajets domicile-travail et professionnels constituent, dans l'ensemble des déplacements locaux et génèrent un grand nombre de kilomètres parcourus. Ce développement de l'usage de la voiture est source de pollution mais également fort consommateur d'espace en voirie et stationnement.

Le plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération dijonnaise porte sur l'encouragement à établir un plan de mobilité au sein même des entreprises, des grandes administrations et à favoriser l'usage des modes durables pour le transport des salariés.

Le Grand Dijon a été l'un des premiers à ouvrir la voie et à adopter ce Plan de mobilité autrement appelé «Plan de Déplacement Entreprises» (PDE). L'idée est de trouver des alternatives à la voiture pour se rendre sur son lieu de travail. Ainsi, depuis le printemps 2005, la Communauté participe financièrement, à titre expérimental, à l'achat par ses agents de trois types d'abonnements sur le réseau Divia qui dessert le siège de l'avenue du Drapeau, via la Liane 2 (arrêt Lafayette / le Grand Dijon). Par ailleurs, pour les cyclistes, elle a prévu un parking, ainsi que la location sous simple caution, de vélos mis ainsi à disposition.

Cette opportunité, présentée aux chefs d'entreprises de l'agglomération dijonnaise au printemps 2005, a déjà reçu rapidement de nombreux échos, ainsi, depuis janvier 2005, 10 conventions de type «Plan de Mobilité» ont été signées : avec la BA 102 en octobre 2004, le Grand Dijon et le Syndicat Mixte du Dijonnais, en janvier 2005, la Ville de Dijon et le CCAS de Dijon, en mars 2006, le Rectorat en avril 2007, la DDE et la DRE, en juillet 2007, le Conseil Général de Côte d'Or en septembre 2007, le centre financier de La Poste, en février 2008.

### • **Au Grand-Dijon**

Au Grand Dijon, 49 agents sur 220 (soit plus de 22% des effectifs) ont adhéré au système de location du vélo. Le Grand Dijon, propriétaire des vélos propose une location de vélo pour 15€ par an. Au vélo peuvent s'ajouter

---

le siège bébé ou encore la charrette pour enfants. En cas d'endommagement ou de vol du vélo, une hiérarchie d'indemnisation est prévue. Ce système de location connaît un vrai succès : en effet toutes les demandes de location n'ont pas pu être satisfaites et de nouveaux vélos doivent être commandés.

- **A Dijon**

A Dijon, 260 vélos ont été commandés et sont à la disposition des agents de la ville et du CCAS. Les distributions ont commencé en avril 2007 et aujourd'hui 227 vélos sont en service. Afin de régler des problèmes de crevaillon et de réglages, 52 opérations de maintenance ont déjà été effectuées.

Quelque 33 vélos sont encore disponibles, et sont gérés par le service des ressources humaines.

- **A Longvic**

La mairie de Longvic a investi dans 5 vélos pour son personnel. Trois sont réservés à la police municipale, qui s'en sert plutôt l'été.

Enfin, 2 autres vélos sont à la disposition du personnel de la mairie pour leurs déplacements professionnels.

## Les distributeurs de vélo

### Recensement exhaustif des distributeurs de vélos dans le Grand-Dijon

RAISON SOCIALE	SPÉCIALITÉ	ADRESSE	CODE POSTAL	COMMUNE	TÉLÉPHONE	FAX	E-MAIL
<u>Cycles Derepas</u>	-vente et réparation de vélos toutes marques et tout type (ville, VTC, VTT, BMW, enfant..)	Zone artisanales 7 les Grandes varennes	21121	Ahuy	03 80 57 66 66	03 80 57 33 44	<a href="mailto:cycle.derepas@wanadoo.fr">cycle.derepas@wanadoo.fr</a> <a href="http://www.cycles-scooters-derepas.com">www.cycles-scooters-derepas.com</a>
<u>Intersport</u>	-vente de vélos tous types	56 rue de Longvic	21300	Chenôve	03 80 52 16 88		
<u>Cyclable</u>	-spécialisé dans la vente et la réparation de vélos urbains (hollandais...), pour l'intermodalité( vélos pliables.) et de voyage (tandem, remorques..)	55 rue JJ Rousseau	21000	Dijon	03 80 73 23 03	03 80 73 23 03	<a href="mailto:contact@cyclable.com">contact@cyclable.com</a> <a href="http://www.cyclable.com">www.cyclable.com</a>
<u>Cycles Berry</u>		3 rue de Tivoli	21000	Dijon	03 80 66 61 75	03 80 66 61 75	<a href="mailto:berry1@libertysurf.fr">berry1@libertysurf.fr</a>
<u>Cycles Theurel</u>	-vente et réparation de vélos tous types et toutes marques	81 rue Berbisey	21000	Dijon	03 80 30 86 80	03 80 30 86 80	
<u>Cycles Degueurce</u>	-vente et réparation de vélos tous types et toutes marques	121 rue d'Auxonne	21000	Dijon	03 80 65 18 88	03 80 36 21 49	<a href="http://www.cycles degueurce. Com">www.cycles degueurce. Com</a>
<u>Cycles Dutrion</u>		29 rue Pasteur	21000	Dijon	03 80 66 54 50		<a href="mailto:cyclesdutrionjlp@wanadoo.fr">cyclesdutrionjlp@wanadoo.fr</a>
<u>Cycles Valandro</u>	-vente et réparation de vélos haut de gamme pour vélos de courses et VTT	10 quai Nicolas Rolin	21000	Dijon	03 80 66 67 41	03 80 53 32 90	<a href="mailto:gino.valandro@free.fr">gino.valandro@free.fr</a>
<u>Go Sport</u>		Centre commercial la Toison d'Or	21000	Dijon	03 80 60 95 40 03 80 60 95 49 0825 10 60 60		
<u>Sport 2000</u>		14 rue du Chapeau Rouge	21000	Dijon	03 80 54 20 00		
<u>Vélo-Cité (Cycles Lapiere)</u>	Vente et réparation toutes marques	12 rue des Chalands	21800	Quetigny	03 80 46 69 36 09 63 22 57 69		
<u>Déathlon</u>		2 rue des Charrières	21800	Quetigny	03 80 46 20 84	03 80 46 17 91	
<u>Intersport</u>		CC Carrefour Grand Quetigny, avenue de Bourgogne	218000	Quetigny	03 80 46 01 10	03 80 71 09 01	
<u>Hollands Bikes</u>	-vente et réparation de vélos -spécialiste du vélo hollandais, urbain et électrique et cycloportif	13 Boulevard Champs aux métiers	21800	Quetigny	03 80 38 11 61	03 80 38 12 68	<a href="mailto:dijon@hollandsbikes.com">dijon@hollandsbikes.com</a> <a href="http://www.hollandsbikes.com">www.hollandsbikes.com</a>

Valable au 25 mai

## Les associations et entreprises liées au vélo

### > Les associations

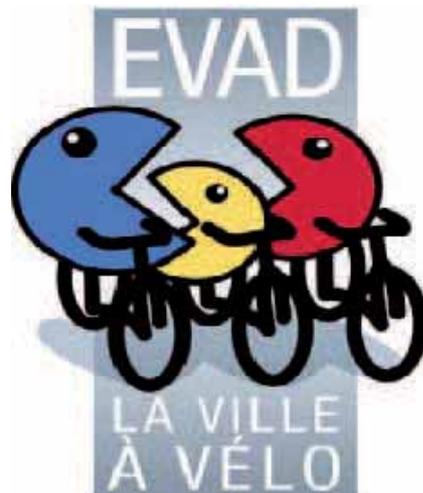
#### • **EVAD**<sup>10</sup>

Membre de la FUBicy en Côte d'Or, EVAD (Ensemble à Vélo dans l'Agglomération Dijonnaise) défend la cause du vélo dans l'agglomération depuis 1994.

L'association milite pour :

- le développement du vélo comme moyen de transport usuel et quotidien,
- pour des aménagements qui encouragent et permettent le pratique du vélo,
- pour le partage de la rue,
- pour une ville apaisée, accueillante pour les cyclistes, les piétons et les transports en commun.

Evad participe tout au long de l'année à de nombreuses manifestations autour du vélo et organise des balades nocturnes le deuxième jeudi de chaque mois.



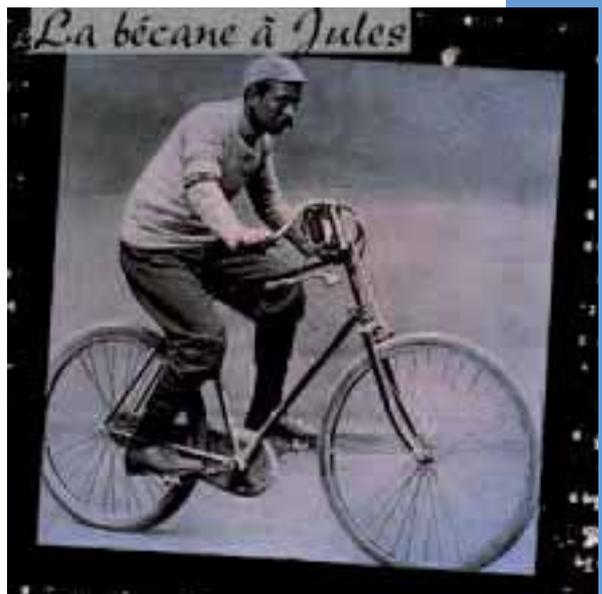
#### • **La Bécane à Jules**<sup>11</sup>

Créée en décembre 2007, l'association est installée depuis le 11 février 2008 au 17 rue de l'Île à Dijon. Cet atelier d'auto-réparation de vélos conseille et apprend à réparer dans une pratique d'échanges et de savoirs. La Bécane à Jules propose aussi de graver les vélos pour lutter contre le vol.

L'association, ouverte le samedi matin entre 10h et 14h et aux beaux jours le mardi soir entre 17h et 20h compte aujourd'hui 85 adhérents.

Après avoir participé aux 2èmes rencontres des Heureux Cyclables, avec des associations « poids lourds » comme celle de Grenoble et de Lyon qui comptent de 1300 à 1500 adhérents, la Bécane à Jules met en place un atelier de récupération des vélos : quand ceux-ci sont en état de rouler ils sont réparés et vendus, et s'ils sont en trop mauvais état pour aller sur la route, le vélo est démonté et les pièces détachées vendues à prix intéressant aux adhérents, les déchets ultimes sont recyclés.

La vélo-école La draisienne en partenariat avec EVAD à débuté en septembre et reprendra au printemps. Elle allie apprentissage du vélo, pratique de celui-ci dans la circulation et notions de base de la mécanique cycle. Elle ne se déroule pour l'instant que les samedis matins.



<sup>10</sup> Cf Annexe 6 Coordonnées des associations et entreprises

<sup>11</sup> Cf Annexe 6 Coordonnées des associations et entreprises

Enfin, l'association a participé à la fête du vélo et a ouvert ses portes pendant toute la durée de la semaine de la mobilité avec entre autre la présentation de la vélo école La draisienne, un débat avec EVAD et la rencontre des ateliers «d'heureux cyclage» : trois jours de discussions afin de définir des pratiques communes en vue de l'élaboration d'une charte.

L'association a encore bien d'autres idées comme la location de vélos récupérés et réparés à partir du mois de septembre.

- **«la draisienne»**

**EVAD et La Bécane à Jules proposent une vélo-école**

**Objectifs:** proposer un accompagnement pour aider à

- apprendre ou réapprendre à faire du vélo en milieu urbain
- être autonome dans l'entretien courant d'un vélo de ville

**Public:** adultes, sachant ou non déjà faire du vélo

**Conditions:** être adhérent à la fois d'EVAD et de La Bécane à Jules, présenter une attestation d'assurance de responsabilité civile, avoir pris connaissance des «limites de la vélo-école» et les accepter. Acquitter 1,50€ (1€ pour les étudiants et les chômeurs) par séance d'activité, qu'elle soit pratique, théorique ou technique.

**Inscriptions:** Une session a été proposée en septembre et une autre sera proposé en mars. Les participants recevront un «guide du cycliste urbain», un écarteur de danger et un gilet fluo.

**Déroulement:** le planning des séances (de 45 minutes à 1h) sera déterminé en fonction des participants inscrits. Les séances auront prioritairement lieu le samedi matin et débiteront à la Bécane à Jules. Lors des séances d'apprentissage, un vélo sera mis à la disposition des adhérents ne sachant pas en faire ou ne se sentant pas encore capable de venir à vélo à la Bécane à Jules. Les séances théoriques pourront se dérouler à la Maison des Associations.

- **FUBicy**

EVAD et La Bécane à Jules sont deux associations qui représentent la FUBicy (Fédération française des Usagers de la Bicyclette à l'échelle de l'agglomération dijonnaise.

Créée en 1980, la FUBicy, association sans but lucratif, a pour objectif d'encourager l'utilisation de la bicyclette comme moyen de déplacement quotidien, en complémentarité avec les transports collectifs.

La FUBicy regroupe les associations françaises de cyclistes urbains: 149 associations en mars 2007. La FUBicy fait valoir les atouts du vélo urbain et toutes les solutions pour le développer auprès de diverses instances nationales: ministères, Club des villes cyclables, SNCF, organismes professionnels, autres fédérations.

Éditée par la FUBicy, Vélocité est une revue bimestrielle qui s'adresse à tous les cyclistes quotidiens, aux associations cherchant à promouvoir le vélo en ville, et aux élus et techniciens en charge des politiques et aménagements cyclables.



#### ● **Clubs recensés par la FFC (Fédération Française de Cyclisme) dans le Grand-Dijon**

La FFC est une structure cycliste très importante. Elle regroupe 7 disciplines différentes : la route, le VTT, la piste, le BMX, le C. Cross, le C. salle et le Polo Vélo.

Dans l'agglomération dijonnaise, ces deux dernières disciplines, encore peu développées en France ne sont pas représentées.

Ces disciplines s'organisent autour des plusieurs pôles:

- le pôle de haut niveau,
- les jeunes, autour d'enjeux éducatifs, sociaux et sportifs,
- le cyclisme pour tous, qui s'applique à toutes les disciplines et à toutes les tranches d'âge,
- le cyclisme féminin, qui a donné lieu à la « Commission sport au féminin » dont le but est de proposer des améliorations pour la pratique du cycle féminin et à contribuer à son développement,
- la formation des bénévoles, des éducateurs d'un point de vue technique, législatif...

#### ● **Clubs recensés par la FFCT (Fédération Française de Cyclotourisme) dans l'agglomération dijonnaise**

La FFCT gère la pratique du loisir et du tourisme à vélo ou à VTT. Elle propose un large éventail d'activités alliant tourisme, sport-santé et culture à l'exception de la compétition.

Elle compte 120 000 adhérents répartis dans 3200 clubs au niveau national. Elle est présente dans 95 comités départementaux et toutes les régions. Reconnue d'utilité publique, elle est agréée par le ministère de la Jeunesse, des sports et de la vie associative et par le ministère du tourisme.

L'agglomération compte 14 clubs.

Le CODEP: (Comité Départemental de la Fédération française de Cyclotourisme) permet de faire un état des lieux du cyclotourisme en Côte d'Or. Ainsi, le département compte 1510 adhérents répartis en 37 clubs.

## FFC (Fédération Française de Cyclisme)

<u>DISCIPLINE</u>	<u>CLUB</u>	<u>ADRESSE</u>	<u>CODE POSTAL</u>	<u>COMMUNE</u>	<u>TÉLÉPHONE</u>
ROUTE	<u>ASP loisirs Hautevillois</u>	2 rue Bas de Velard	21121	Hauteville-lès-Dijon	03 80 56 31 79
	<u>ASPTT Dijon</u>	Stade ASPTT-BP 6 1 rue François Mitterrand	21850	St Apollinaire	03 80 60 94 80
	<u>S.C. Olympique de Dijon</u>	1 allée de Ribeaupillé	21000	Dijon	03 80 41 75 44
	<u>Cyclosporatif Club Darois</u>	5 rue de Tournus	21240	Talant	03 80 58 21 63
	<u>Union Sportive Ouvrière Dijonnaise</u>	3 allée de Chambéry	21000	Dijon	
VTT	<u>ASP loisirs Hautevillois</u>	2 rue Bas de Velard	21121	Hauteville-lès-Dijon	03 80 56 31 79
	<u>ASPTT Dijon</u>	Stades ASPTT-BP 6 1 rue François Mitterrand	21850	St Apollinaire	03 80 60 94 80
	<u>Bicross Club Dijonnais</u>	14 rue Mathurin Moreau	21000	Dijon	03 80 61 12 72
	<u>S.C. Olympique de Dijon</u>	1 allée de Ribeaupillé	21000	Dijon	03 80 41 75 44
	<u>Cyclosporatif Club Darois</u>	5 rue de Tournus	21240	Talant	03 80 58 21 63
	<u>Union Sportive Ouvrière Dijonnaise</u>	3 allée de Chambéry	21000	Dijon	
PISTE	<u>ASP loisirs Hautevillois</u>	2 rue Bas de Velard	21121	Hauteville-lès-Dijon	03 80 56 31 79
	<u>ASPTT Dijon</u>	Stade ASPTT-BP 6 1 rue François Mitterrand	21850	St Apollinaire	03 80 60 94 80
	<u>S.C. Olympique de Dijon</u>	1 allée de Ribeaupillé	21000	Dijon	03 80 41 75 44
BMX	<u>Bicross Club Dijonnais</u>	14 rue Mathurin Moreau	21000	Dijon	03 80 61 12 72
	<u>S.C. Olympique de Dijon</u>	1 allée de Ribeaupillé	21000	Dijon	03 80 41 75 44
C. CROSS	<u>ASP loisirs Hautevillois</u>	2 rue Bas de Velard	21121	Hauteville-lès-Dijon	03 80 56 31 79
	<u>ASPTT Dijon</u>	Stade ASPTT-BP 6 1 rue François Mitterrand	21850	St Apollinaire	03 80 60 94 80
	<u>S.C. Olympique de Dijon</u>	1 allée de Ribeaupillé	21000	Dijon	03 80 41 75 44
	<u>Union Sportive Ouvrière Dijonnaise</u>	3 allée de Chambéry	21000	Dijon	

## FFCT (Fédération Française de Cyclotourisme)

CLUB	Ville	PRATIQUE	CONTACT	TÉLÉPHONE	MAIL/SITE INTERNET	NOMBRE ADHERENTS
<u>Cyclobus</u> <u>Chenôve</u>	Chenôve					34
<u>Union cyclo de</u> <u>Chenôve</u>	Chenôve	-Route -VTT	Buisson Jean Claude 2 rue marc Sangnier 21000 Dijon	03 80 51 46 26	buissonjeanclaude@neuf.fr <a href="http://monsie.orange.fr/u.c.chenove">http://monsie.orange.fr/u.c.chenove</a>	20
<u>Avenir sport</u> <u>culture</u> <u>Chevigny</u>	Chevigny	-Route -VTT	Gaubert Daniel 4 imp. Lamartine 21800 Sennecey	03 80 47 04 60	dagaubert@orange.fr	107
<u>Cyclotouristes</u> <u>bourguignons</u>	Dijon	-Route -VTT	Chabeuf Michel 71 rue de la Charmette 21000 Dijon	03 80 72 24 47	michel.chabeuf@wanadoo.fr	19
<u>Les</u> <u>randonneurs</u> <u>dijonnais</u>	Dijon	-Route -VTT	21 rue Général Fauconnet 21000 Dijon	03 80 41 07 65	rando.dijon@free.fr <a href="http://rando.dijon.free.fr">http://rando.dijon.free.fr</a>	172
<u>Chantalistes</u> <u>sport culture</u>	Dijon	-Route	Blet Michel 7 impasse Philippe de Commynes 21000 Dijon	03 80 43 27 29	chantalistes.cyclo@free.fr <a href="http://chantalistes.cyclo.free.fr">http://chantalistes.cyclo.free.fr</a>	94
<u>ATC Dijon</u>	Dijon		Bizouard Jean 12 rue de l'Arquebuse 21000 Dijon		marie-line.keller@wanadoo.fr	10
<u>ASCM Dijon</u>	Dijon	-Route	Milliere Christine 13 rue Aldebert et André Claudot 21000 Dijon	03 80 67 68 06	phmilliere@free.fr	17
<u>AL Culture</u> <u>Longvic</u>	Longvic	-Route -VTT	Ducroy Jean Luc section cyclo BP 38 7 rue Aristide Briand 21602 Longvic Cedex	03 80 48 08 18	prevost.gerard@neuf.fr	22
<u>Cercle laïque</u> <u>de Marsannay</u>	Marsannay	-Route -VTT	Charlopin Bernard 24 b rue du carré 21160 Marsannay la Côte	03 80 52 31 55	clmcyclo@cl-marsannay-cyclo.fr <a href="http://www.cl-marsannay-cyclo.fr">http://www.cl-marsannay-cyclo.fr</a>	80
<u>MICA Dijon</u>	Perrigny les Dijon	-Route -VTT	Bal Paul 21160 Perrigny les Dijon	03 80 52 28 61	paulbal@minitel.net	9
<u>AS Quétigny</u>	Quétigny	-Route	25 rue Bous 21800 Quétigny	03 80 46 53 57	as.quetigny@wanadoo.fr	59
<u>ASPTT cyclo</u> <u>Dijon</u>	St Apollinaire	-Route	35 C rue de l'île 21000 Dijon	03 80 43 63 03	<a href="http://www.cyclotourisme-asptt-dijon.org">http://www.cyclotourisme-asptt-dijon.org</a>	41
<u>ASC St</u> <u>Apollinaire</u>	St Apollinaire		8 impasse MANCA 21850 St Apollinaire	03 80 70 09 06	eric.veret@tele2.fr	16

## • **L'UFOLEP**<sup>12</sup>

L'UFOLEP, fédération affinitaire multisports, fédère plus de cent activités sportives au sein de ses comités départementaux et régionaux. Elle est représentée par 10 000 associations sur l'ensemble du territoire qui permettent : la pratique sportive de loisirs et/ou de compétition, des rencontres, des échanges accessibles au plus grand nombre et à tous les publics.

Les activités cyclistes à l'UFOLEP c'est:

- les écoles «vélo jeunes» pour offrir aux jeunes la possibilité de se rencontrer dans le cadre d'un rassemblement interrégional et à plus long terme rassemblement national avec un challenge interclubs au cours duquel sont proposées diverses activités liées au vélo : maniabilité, maîtrise du vélo, entretien, la sécurité, code de la route, respect de l'environnement, lecture de carte, orientation ...mais aussi des composantes ludiques, comme une montée impossible, une course de lenteur, un parcours trial, avec également des activités surprise diverses : tir à l'arc, roller, activités tournées vers la multi-activité et ayant un caractère éducatif.

- l'affirmation d'une identité défendant la sécurité des cyclistes, la défense de l'environnement et la création d'une charte de l'organisateur,

- favoriser l'accès des jeunes aux activités cyclistes compétitives ou de loisirs, mieux gérer la pratique en privilégiant la santé et l'éducation, dynamiser la formation des animateurs s'intéressant aux jeunes,

- l'organisation des nationaux cyclo, VTT, ...

- le trophée national des BRS (Brevets Randonneurs Sportifs).

## • **La Petite Reine**<sup>13</sup>

Spécialiste de transport terminal intra-urbain de marchandises pour le compte d'autrui, La Petite Reine est implantée à Dijon depuis 2 ans. Son objectif de s'établir durablement dans le paysage bourguignon et d'y imposer ces cargos cycles semble aujourd'hui rempli. En effet, La Petite Reine, c'est aujourd'hui une association d'insertion de 4 personnes dont 3 à temps plein.

Chaque cargocycle parcourt en moyenne 20km par jour, du lundi au samedi sur l'ensemble de l'agglomération dijonnaise. Ce qui, depuis l'implantation de La Petite Reine a permis d'éviter le rejet de 40 tonnes de CO<sub>2</sub>, une économie de 8,912 TEP (Tonne équivalent pétrole) d'énergie consommée et n'a engendré aucune nuisance sonore.

Parti avec un seul client en 2007, La Petite Reine compte

<sup>12</sup> Cf Annexe 6 Coordonnées des associations et entreprises

<sup>13</sup> Cf Annexe 6 Coordonnées des associations et entreprises

aujourd'hui parmi ses clients de nombreuses entreprises à Dijon ou à Chenôve, mais également des collectivités comme le Grand Dijon, le CCAS de la ville de Dijon, le Conseil Régional...

Aujourd'hui, La Petite Reine c'est 90 000 colis livrés en 2008 et 140 000 depuis leur implantation et 36 000 à 38 000 km parcourus sur les cargocycles.

La Petite Reine c'est aussi de la communication pour différentes enseignes ou collectivités et de la location de cargocycles.

La Petite Reine a de nombreux projets: de nouveaux clients, des campagnes de publicité, un projet d'implantation dans le parking Condorcet, des tests sur de nouveaux prototypes de cargocycles et une fusion réalisée avec A.R.E.S au mois de janvier 2009.



## > Les entreprises

### • **Becycle**

**TOURNÉES - VOLUME DERNIER KILOMÈTRE**

Nous proposons également un service de livraison aux moyens de triporteurs à assistance électrique, vélos ou encore véhicules électriques : nous récupérons chez vous vos différents colis que nous distribuons le jour même ou le lendemain chez vos destinataires. Toujours dans un souci de réduire les émissions de CO2, nous travaillons également pour le compte de transporteurs reconnus en effectuant leurs livraisons sur le dernier kilomètre.

**COMMUNIQUÉZ autrement**

BECYCLE c'est aussi un nouveau support de communication. 2 espaces 40x60 sur l'arrière des vélos et un espace 30x40 sur le sac de chaque courtois. Visitez également sur un support original en mouvement.

**UN RÉSEAU À VOTRE SERVICE**

**BECYCLE DIJON**  
Tél: 00 00 41 76 05  
dijon@becycle.com

media@becycle.com

be cycle autrement

Becycle est un service de course de plis, de colis et d'envoi en nombre innovant et écologique qui satisfait déjà un certain nombre d'entreprises et d'administrations. Il permet des livraisons rapides sur la ville de Dijon et sa proche banlieue depuis septembre 2007.

Basé sur un système de livraison en vélos et en triporteurs, ce système a permis d'économiser en 2008 le rejet de 3T350 de CO2 : en effet, en 2008, les vélos de Becycle ont parcourus plus de 16 000 km et les triporteurs 6 500 km. De plus, Becycle va plus loin dans le respect de l'environnement en réduisant son flux d'émissions papiers en échangeant via Internet.

**Les tarifs de course sont proposés d'une façon dégressive :**

- 8€ le bon par carnet de 10 bons (soit 80€)
- 7,20€ le bon par carnet de 20 bons (soit 144€)
- 6,40€ le bon par carnet de 50 bons (soit 320€)
- 5,80€ le bon par carnet de 100 bons (soit 580€)
- 5,35€ le bon par carnet de 200 bons (soit 1070€)
- 5€ le bon par carnet de 200 bons (soit 2000€)

**Les délais de livraison :**

- 1 bon: Normal (2h30 maximum)
  - 2 bons: Rapide (1h30 maximum)
  - 3 bons: Express (45 minutes maximum)
- Les livraisons avant 10h et après 17h30 se font au tarif rapide.  
Les livraisons après 18h se font au tarif express.



## Les publications

- **Le schéma directeur** en faveur des cyclistes du Grand Dijon, base de toute la réflexion menée autour du cycle. Publié en septembre 2004 et tiré à 800 exemplaires.

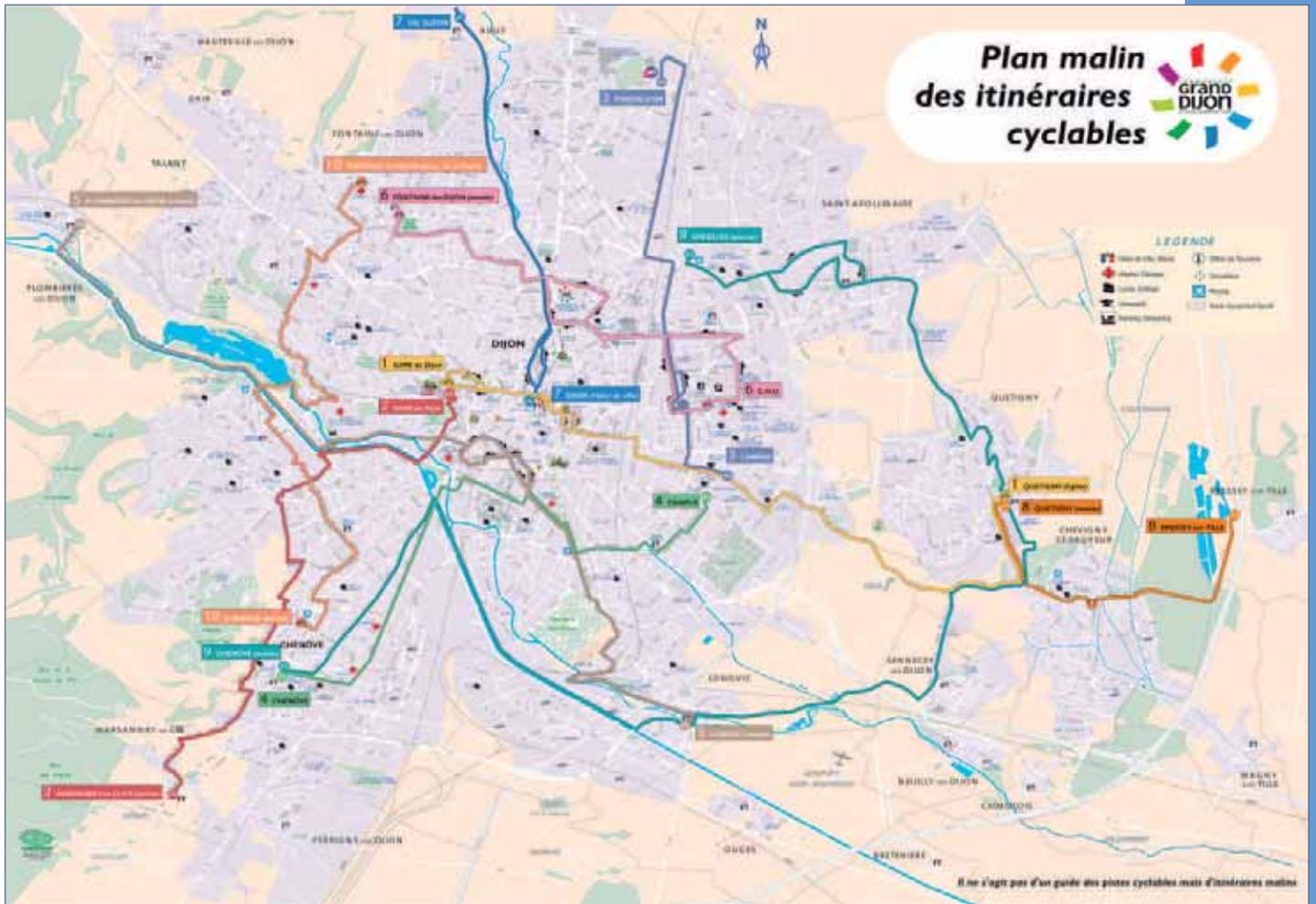
- **Compte-rendu de la conférence de presse** « Vélo: des études aux réalisations » du 1er juin 2006. Publié à 150 exemplaires.



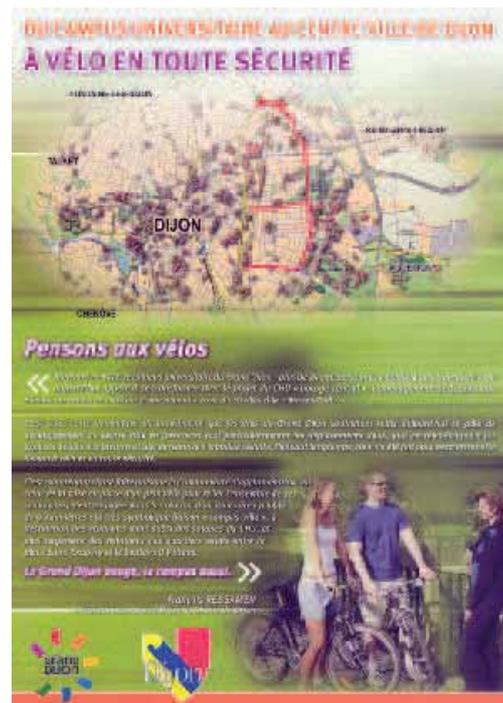
- **Le vélo pour changer la ville**, traitant de la voie verte André Alex qui relie St Apollinaire à Quetigny. Publié en septembre 2006 à 1500 exemplaires.



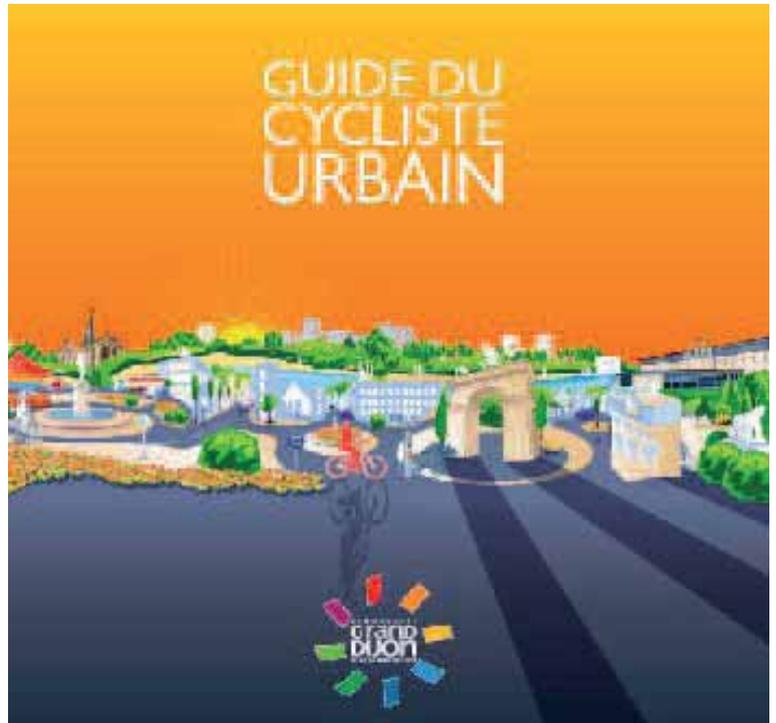




- **Les itinéraires vélos Centre-ville/Campus.**  
Publié en avril 2007 à 3000 exemplaires.



- **Le guide du cycliste urbain**, publié en 2008. Document téléchargeable sur le site du Grand Dijon et diffusé à 50 000 exemplaires.



- **Le plan des pistes cyclables**, regroupant tous les aménagements sortira en 2009.

## Les manifestations

- **28 février 2008: lancement de Vélodi**
- **1 et 2 mars 2008: bourse aux vélos à Marsannay-la-Côte**

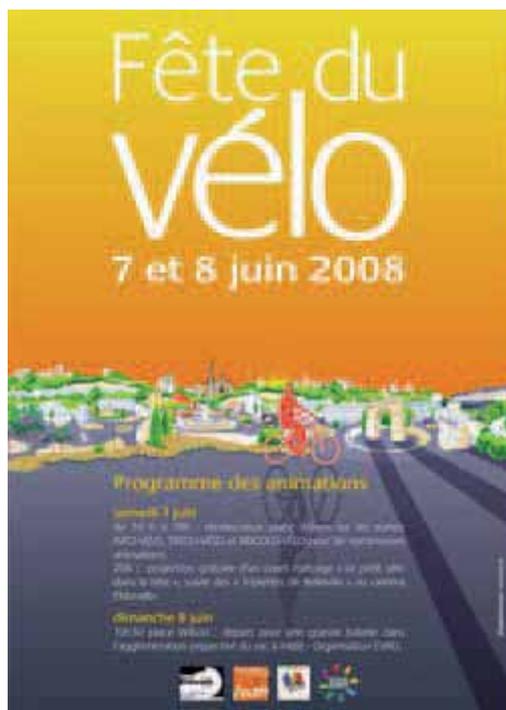
● **8 mars 2008: «Guidons au féminin»**

Cette manifestation avait pour objectif de faire connaître le cyclisme féminin et handisport.

Cela a aussi été l'occasion de faire pratiquer le tandem aux participants.

Il a été organisé différentes activités telles que de l'initiation au tandem, des entraînements, des défis ou encore une balade.

● **7 et 8 juin 2008: Fête du vélo**



La 12ème édition nationale de la fête du vélo, sur le thème « Tous à vélo », s'est déroulée pour la deuxième année sur le territoire du Grand Dijon les 7 et 8 juin 2008. Organisée au niveau national par le Comité de promotion du vélo, la Fête du vélo a pour objectif d'encourager la pratique du vélo et de promouvoir ses atouts : efficace, rapide, agréable, bon pour la santé, économique, ludique, cyclotouristique et cycloportif...

La Fête du vélo est ainsi l'occasion de démontrer et de valoriser toutes ces qualités au service de la mobilité durable, de la santé, de la convivialité, d'un meilleur



partage de l'espace public. Elle est également un temps privilégié pour promouvoir des réalisations concrètes d'intermodalité, de mobilité scolaire, d'aménagements d'itinéraires et de stationnement des vélos, de voies vertes, de plans de déplacements d'entreprises...

La 13ème édition de la Fête du vélo se déroulera les 6 et 7 juin 2009, et Dijon participera pour la troisième année consécutive à cet événement. Ce premier week-end de juin, plus de 400 villes, départements, régions, associations de cyclistes urbains et clubs locaux, sportifs, de cyclo-tourisme ou de loisirs, fabricants et industriels, distributeurs et détaillants... mobiliseront plus d'un million de participants en organisant plus de 1 000 manifestations dans toute la France.

### **Samedi 6 juin:**

- Départ et remise des documents de participation aux équipes inscrites de 8h30 à 9h30 dans le parc du Lycée du Castel (entrée rue Charles Dumont, face à l'École Normale)
- Retour des équipes avant 13 heures
- Pique-nique tiré des sacoches, animation Manouchka Bab's Clown et son manège à pédales, stands divers (vélocistes, ...)
- 14 h : départ en compagnie de Bab's Clown pour le cinéma Eldorado rue A. de Musset
- 14 h 45 : projection d'un court-métrage
- 15 h : proclamation des résultats et remises des lots ;
- 15 h 30 : les quatre heures offerts.

Samedi de 10 h à 18 h et dimanche de 9 h à 12 h : Marquage « antivol » des vélos à « La Bécane à Jules » (17 rue de l'Île à Dijon) gratuit pour scolaires et étudiants - 2 euros (prix spécial pour les autres personnes).

### **Dimanche 7 juin:** Rallye « vélos en fête » dans le Grand Dijon.

A l'occasion de ce rallye ludique, familial, culturel (mais pas trop !) chaque équipe (au plus 2 adultes et au plus 4 enfants) devra se rendre tranquillement à vélo dans cinq points de contrôle, à choisir parmi les douze définis, répartis dans l'agglomération, sans ordre ni itinéraire imposés. A chacun de ces points, l'équipe se verra proposer des jeux variés de réflexion, de connaissance ou d'habileté et essaiera de collecter le maximum de points pour obtenir un bon classement et, peut-être, gagner de superbes lots, vélo, remorque, sacoches... !

## • Vélotour

Vélotour est une balade à libre allure accessible à tous de 0 à 75 ans, en famille ou entre amis.

En place depuis 2006, cette course connaît un succès grandissant, puisque 2750 cyclistes avaient pris le départ en 2006, 5800 en 2007 et 7000 en 2008! Les parcours proposés sont plutôt insolites et comptent des passages inattendus comme au coeur de centres commerciaux, usine, prison, parkings souterrains, hôtels 4 étoiles, jardins, musées, mairie, collèges, lycées, vélodrome, Palais des Ducs..

Les parcours sont modulables et se font à la carte pour des parcours de 15 à 30 km, chacun peut ainsi composer son parcours.

Des pôles d'animations étaient organisés autour de 4 thèmes: « Bouger, Partager, Découvrir et Respirer » avec des jongleurs, groupes de musique, échassiers, dégustation de produits locaux, déguisement, percussionnistes... mais aussi pour des enfants des structures gonflables, des jeux...

Cette année, Vélotour s'est associé à l'association « Autour des Williams ». Ainsi, pour chaque T-Shirt acheté, 2€ étaient reversés à cette association qui lutte contre des maladies génétiques.

Point névralgique de la journée, le parc de la Colombière accueillait les départs, arrivées, les structures et les animations de 8h à 18h.

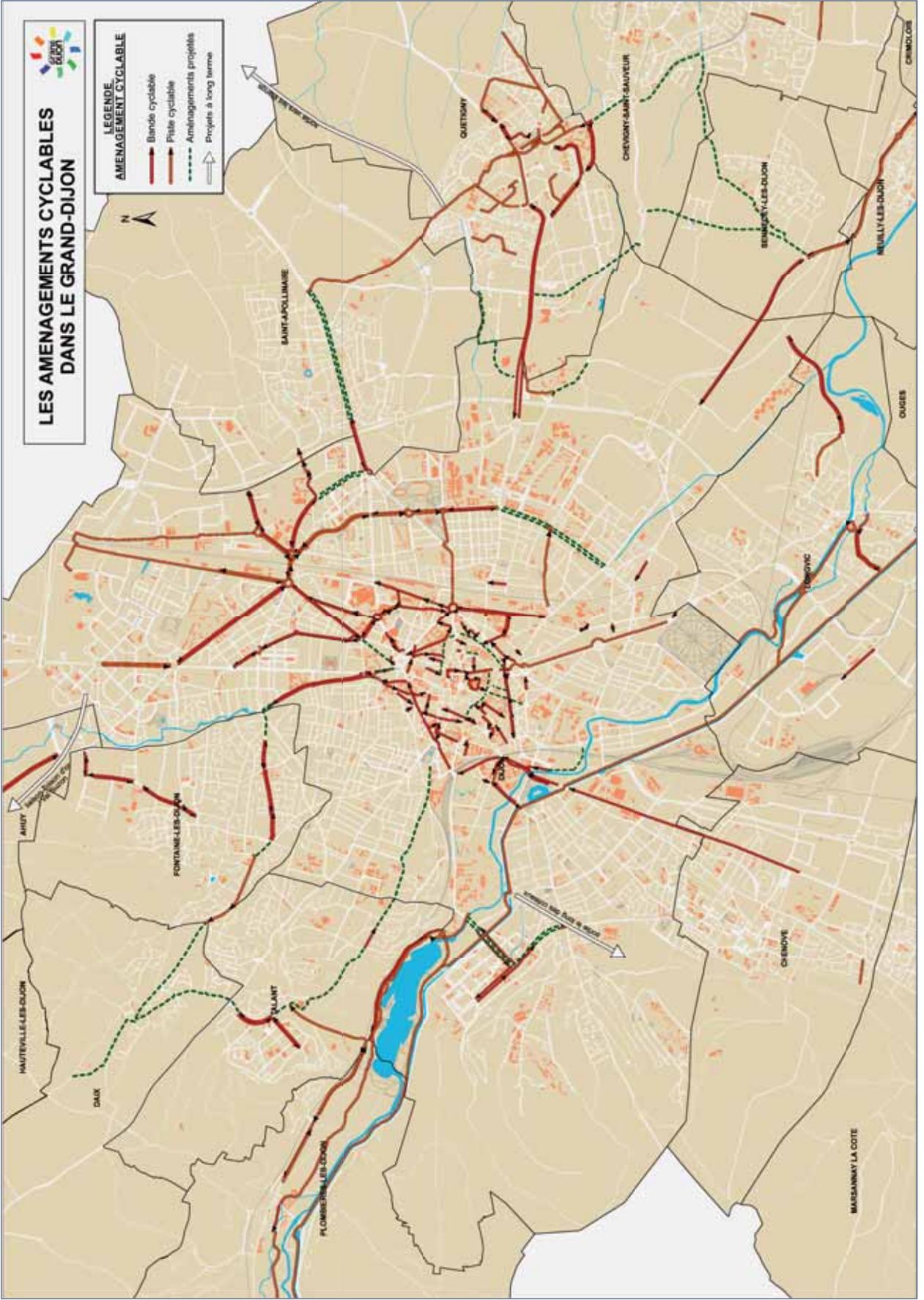
L'objectif du Vélotour 2009 est de compter 10 000 participants. Pour cela toute l'organisation et les parcours seront revus pour offrir une nouvelle balade insolite.

## • Balade nocturne organisée par EVAD chaque 2ème jeudi du mois à 20h.

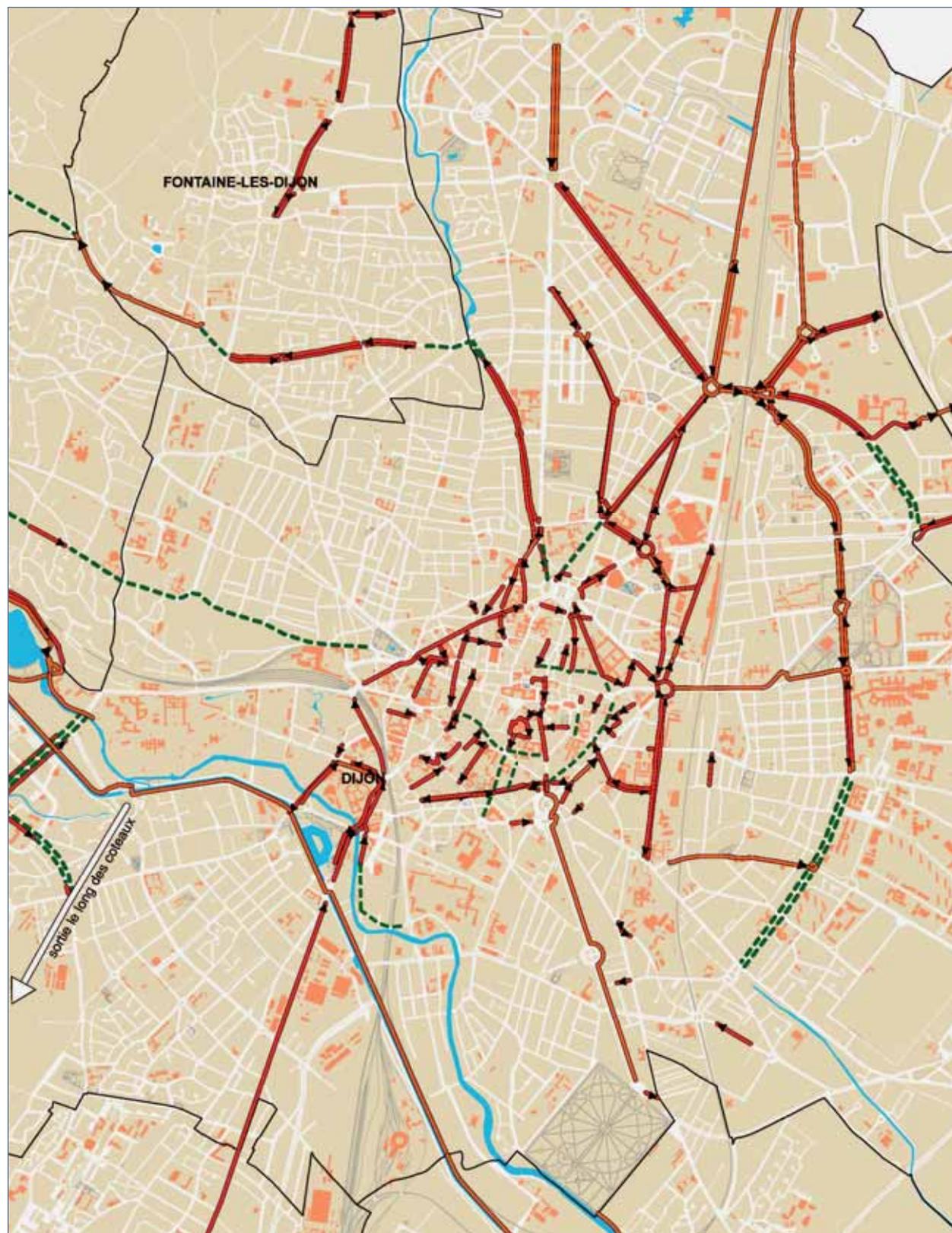
Cette année une nouvelle formule à été adoptée pour l'hiver: les balades n'avaient plus lieu le deuxième jeudi de chaque mois mais le dimanche matin. Les beaux jours revenus, la balade est redevenue nocturne.

Avec une participation moyenne de 70 à 140 participants, cette balade au coeur de la ville d'une dizaine de kilomètres en moyenne a connu sa plus forte participation au mois de mai avec 140 cyclistes.





## Les aménagements cyclables dans le Grand-Dijon



## CONCLUSION

La morphologie de l'agglomération dijonnaise, de par sa relative densité urbaine, et son relief modéré est propice à la pratique du vélo.

Près de 60% de sa population réside dans un cercle de 3 km de rayon à partir du centre. L'emploi également, reste globalement concentré.

Depuis la mise en place du schéma directeur en 2004, le Grand Dijon met en oeuvre différentes actions afin de développer l'usage du vélo.

Ainsi, pratiquement, sur le terrain, l'agglomération s'efforce de mettre en place les différentes mises aux normes législatives concernant les modifications de la gestion des voiries.

Depuis 4 ans, 40 km d'aménagements cyclables ont été réalisés, et d'autres sont en projets afin de constituer un réseau cyclable cohérent.

La plupart des communes de l'agglomération intègre ou vont intégrer les normes de stationnement vélos dans les PLU (Plan Local d'Urbanisme) afin de poursuivre cette volonté de pratiquer et de garer son vélo en toute sécurité.

Afin de développer l'usage du vélo au sein des différents modes de déplacement, des efforts importants sont faits pour favoriser l'intermodalité entre le vélo et les autres modes, pour l'instant, à la gare de Dijon Ville.

Cette intermodalité va jouer pleinement son rôle dans les années à venir avec la venue du tramway, et également avec la création d'haltes ferroviaires, aujourd'hui à l'étude.

Les données quantitatives concernant le vélo datent de l'enquête ménage-déplacements de 1997. Une nouvelle enquête prévue pour la fin de l'année 2009 apportera des informations actualisées.

Pour la première fois, des comptages vélos ont été effectués en juin 2009, et seront renouvelés deux fois par an, afin de suivre l'évolution de ce mode de déplacement.

---

Par ailleurs, le rapport fait le point sur les accidents impliquant des vélos.

En effet, la crainte de l'accident peut sans doute constituer un frein à la pratique du vélo dans l'esprit des usagers potentiels.

D'après les chiffres de la police nationale, le vélo apparaît comme un mode peu accidentogène, où les blessés sont plutôt légers.

D'une façon générale, les accidents ont lieu en journée par des conditions climatiques normales.

Une enquête plus qualitative sur ce point, réalisée auprès des usagers, compléterait utilement cette approche statistique.

Enfin, l'installation des locations « Vélodi », en 2008, a été très bien accueillie par les habitants de l'agglomération et a été un succès tant au niveau des abonnements que du taux d'utilisation.

Ces bons résultats sont le signe qu'une prise de conscience de la population, en faveur du vélo, est en train de se faire, que les efforts faits par la collectivité n'ont pas été vains.

D'ailleurs, de nombreuses manifestations tout au long de l'année, viennent ponctuer et développer cette « culture vélo »



- Table des illustrations
- Liste des tableaux
- Annexes

## Table des illustrations

Carte du tissu urbain de l'agglomération dijonnaise	7
Carte du relief de l'agglomération dijonnaise	8
Carte de la population du Grand-Dijon	9
Carte de localisation des emplois dans l'agglomération dijonnaise	11
Carte des zones d'activités du Grand Dijon	12
Photographie Zone 30 Rue du Chaignot	19
Photographie Zone Piétonne Rue du Bourg	22
Carte des projets d'aménagements cyclables 2009	24
Carte des aménagements cyclables 2008 dans l'agglomération dijonnaise	25
Photographie arceaux du Grand-Dijon	30
Carte des propositions d'aménagements cyclables autour du tracé du tramway	32
Carte des haltes ferroviaires	35
Photographie arceaux de la Ville de Dijon	36
Graphique des comptages mercredi 27/05/09 et 03/06/09	43
Graphique des comptages jeudi 28/05/09 et 04/06/09	43
Gravité des accidents dans l'agglomération	46
Gravité des accidents selon les caractéristiques de la voirie	49
Répartition des accidents dans le temps	50
Circonstances des accidents	51
Caractéristiques des accidentés dijonnais	51
Part des utilisateurs de VéloDi selon l'âge	55
Localisation des stations les plus utilisées de VéloDi	58
Répartition moyenne de l'utilisation de VéloDi en une journée	59
Carte des aménagements cyclables dans le Grand-Dijon	80

## Liste des tableaux

Recensement de la population totale de l'agglomération dijonnaise	10
Les polluants: origines et effets sur l'environnement et la santé	14
Législation entourant les polluants	15
Normes légales des polluants	15
Tableau explicatif: la zone 30	19
Tableau explicatif: la zone de rencontre	20
Tableau explicatif: l'aire piétonne	21
Kilomètres aménagements cyclables réalisés depuis 2004	23
Tableau récapitulatif de l'état des aménagements cyclables en 2008	23
Rappel des normes de stationnements dans les PLU	26
Nouvelles normes proposées dans les PLU	26
Intégration des nouvelles normes vélos dans les communes de l'agglomération	27
Tableaux des arrêts et de fréquentation des gares et des haltes ferroviaires dans l'agglomération dijonnaise en 2008	34
Enquête Ménage-Déplacement	39
- Nombre de déplacements par jour et par personne	39
- Nombre de déplacements moyens journaliers	39
- Nombre de déplacements moyens journaliers selon l'âge	40
- Répartition des déplacements selon les modes et les motifs	41
- Zones de destinations	42
Comptages du 27 mai 2009	43
Comptages du 3 juin 2009	43
Comptages du 28 mai 2009	44
Comptages du 3 juin 2009	44
Nombre de victimes d'accidents dans l'agglomération	45
Part de chaque mode dans l'application à un accident	47
Part de chaque mode impliqué dans un accident avec un cycle	47
Localisation communale des accidents depuis 2003	48
Caractéristiques de la voirie des accidents depuis 2003	48
Gravité des accidents selon les caractéristiques de la voirie	49
Répartition des accidents dans le temps	50
Stations d'emprunts et de restitution de VéloDi pour l'année 2008	56
Parcours les plus fréquemment utilisés par les utilisateurs de VéloDi	58
Tarifs de location « les 2 roues électriques »	61
Recensement des distributeurs de vélos dans le Grand Dijon	64
Clubs recensés par la FFC dans le Grand Dijon	68
Clubs recensés par la FFCT dans le Grand Dijon	69

## Annexes

### >Annexe 1

#### Zone de plus de 1000 emplois de l'agglomération dijonnaise

ZONE	NOMBRE D'EMPLOIS	
	EFFECTIFS	PART EN % DES EFFECTIFS POUR L'AGGLOMÉRATION
<b>Longvic-ZI Colombière</b>	<b>5607</b>	<b>5,5</b>
<b>Dijon -ZI Nord est</b>	<b>5498</b>	<b>5,4</b>
<b>Dijon-Grangier</b>	<b>5146</b>	<b>5,1</b>
Chenôve-ZI	3968	3,9
Dijon-Le Bocage	3692	3,6
Dijon-Mansart-Université	3527	3,5
Quétigny-Europe-Cap Vert-Grand Marché	3151	3,1
Dijon-Toison d'Or	3005	3,0
Dijon-Gare	2787	2,7
Dijon-Arquebuse	2711	2,7
Dijon-Cordeliers	2537	2,5
Dijon-Voltaire	2522	2,5
Dijon-Monge	2189	2,2
Dijon-Davout	2175	2,1
Dijon-Darcy	1876	1,8
Dijon-JJ Rousseau	1737	1,7
St Apollinaire-Nord Est	1695	1,7
Dijon-Clemenceau	1646	1,6
Dijon-Arsenal	1582	1,6
Dijon-République	1518	1,5
Dijon-Chartreuse	1510	1,5
Marsannay-ZAC	1375	1,4
Chenôve-Ateliers SNCF	1318	1,3
Dijon-Champmaillot-Petites Roches	1316	1,3
Quetigny-Atrias-Vieux village-Grand Chaignet	1263	1,2
Dijon-Parc des sports	1160	1,1
Dijon-St Michel	1143	1,1
Dijon-Lyautey-York	1133	1,1
Dijon-La montagne	1005	1,0
Grand Dijon	101525	100

Source: INSEE-RP 1999

Les zones industrielles de Longvic-Colombière, Dijon Nord-Est et Dijon-Grangier comptent chacune plus de 5000 emplois. La zone industrielle de Chenôve et les secteurs urbains du Bocage, de l'Université, du Grand Marché et de l'Europe à Quetigny et de la Toison d'Or totalisent quant à eux plus de 3000 emplois chacun.

## >Annexe 2

### Aménagements cyclables réalisés en 2008

1	Rue Chabot Charny partie 1	17	Place Bossuet
2	Rue Chabot Charny partie 2	18	Rue Berbisey/Rue François Jouffroy
3	Boulevard Carnot partie 1	19	Plombières partie 1
4	Boulevard Carnot partie 2	20	Plombières partie 2
5	Place du 30 Octobre	21	Rue de l'Hôpital
6	Boulevard Thiers partie 1	22	Rue de l'Hôpital direction quai Navier
7	Boulevard Thiers partie 2	23	Rue du Transvaal partie 1
8	Rue Marceau partie 1	24	Rue du Transvaal partie 2
9	Rue Marceau partie 2	25	Boulevard Mansart
10	Place G. Estienne/Place J.Bouhey	26	Place St Exupéry
11	Place G. Estienne/Avenue Drapeau	27	Rue de Chateaubriant/Boulevard Pascal
12	Boulevard de la Tremouille/Avenue Garibaldi	28	Rue du Général Fauconnet/Boulevard extérieur
13	Rue Prud'hon	29	Rond-point de la Nation
14	Rue du Château	30	Rond-point de l'Europe
15	Avenue de la Première Armée Française	31	Quetigny/Chevigny
16	Rue du Rosoir		

## >Annexe 3

### Arceaux posés en 2008

DIJON			
ÉTABLISSEMENTS SPORTIFS		DIVERS	
Salle Kennedy	4 places	Promenade du Suzon (rue Robert Delaunay)	4 places
Salle des Lentillères	7 places	Face entrée principale crèche	3 places
Stade Bourillot	5 places	Parc de la Toison d'Or	3 places
Salle et stade des Poussots	5 places	Château de Pouilly	3 places
Stade Doumer	4 places	Boulevard Joffre/ rue Florian	3 places
Stade Trimolet	5 places	Square Darcy	10 places
Salle Masingue	5 places	Parc des Argentières	3 places
Salle des Marmuzots	8 places	Place J. Prévert	2 places
Stade de la Fontaine d'Ouche	3 places	Rue de Colmar	4 places
<b>PARKINGS EN OUVRAGE</b>		Rue Nungesser et Coli	4 places
Clemenceau	14 places	Rue de L'île (Bécane à Jules)	5 places
Darcy	8 places	CIO Rue Daubenton	4 places
Condorcet	4 places	Lycée Carnot	14 places
Tivoli	6 places	Parking Malraux	8 places
Ste Anne	8 places	Rue Sambin (ESC)	8 places
<b>VELODI</b>		Boulevard Carnot	6 places
VNF	4 places	Rue Fauconnier	2 places
Place du Théâtre	2 places	Écoles maternelle et élémentaire Chevreul	21 places
Rue Jeannin	2 places	Avenue Foch	6 places
Place St Bénigne	2 places	Rue des Corroyeurs	2 places
Place Jardillier	4 places	Gare SNCF (complément)	9 places
Place Barbe	3 places	Ecole maternelle Coteaux du Suzon	7 places
<b>FONTAINE LES DIJON</b>		Palais des Sports	4 places
Ecole maternelle des Carrois	3 places	Médiathèque	1 place
Centre d'animation Pierre Jacques	6 places	Boulevard Carnot	3 places
Groupe scolaire Saverneys	3 places	Rue Édouard Manet/Raoul Dufy	4 places
Centre Jeanne le Lièvre	3 places	SNCF abris vélos	19 places
Stade Ratel (rue Bourgoin)	6 places	SNCF garage intérieur	6 places
Rue des Cortots	6 places	CAF et URSAFF	6 places
Ecole maternelle des Portefeuilles	3 places	<b>CAMPUS UNIVERSITAIRE</b>	
Ecole St Martin	3 places	Bâtiment Droit Lettres	60 places
Tennis des Cortots	3 places	Bâtiment Sciences Gabriel	15 places
Mairie	3 places	Médecine	33 places
<b>PERRIGNY</b>		Mirande	24 places
Mairie	5 places	Maison de l'Étudiant	10 places
<b>BRESSEY</b>		BU Droit Lettres	14 places
Mairie	2 places	Services techniques	3 places
Parking de la place	2 places	IUT	10 places
Arrêt de bus	2 places	Pôle de gestion	30 places

Mairie	3 places	Médecine	33 places
<b>PERRIGNY</b>		Mirande	24 places
Mairie	5 places	Maison de l'Etudiant	10 places
<b>BRESSEY</b>		BU Droit Lettres	14 places
Mairie	2 places	Services techniques	3 places
Parking de la place	2 places	IUT	10 places
Arrêt de bus	2 places	Pôle de gestion	30 places
Garderie	3 places	Droit et Lettres	20 places
<b>LONGVIC</b>		Gabriel	20 places
Cimetière	3 places	Restaurant de l'université	15 places
Pavillon 18 ème	1 place	IUT	12 places
Ecole Léon Blum	4 places	Terrains de sports	12 places
Stade municipal	4 places	<b>HAUTEVILLE</b>	5 places
Commerces Bief du Moulin	2 places	<b>DAIX</b>	16 places
Maison de l'Enfance	1 place	<b>SIÈGE DU GRAND DIJON</b>	21 places
Centre commercial / centre ville	1 place		
Face centre commercial	2 places		

## >Annexe 4

### Projet de pose d'arceaux en 2009 dans l'agglomération

<b>DIJON</b>	
Gare SNCF	38 places
DFCO	5 places
Skate parc	3 places
Palais des Congrès	9 places
Palais des sports	5 places
Place J. Bouhey	5 places
Ecole maternelle Trémouille	3 places
Ecole de Commerce	5 places
Conseil Régional	5 places
Passage H. Vincenot	4 places
Bureaux VNF	3 places
Port du Canal	3 places
Rue de Tivoli	3 places
Cinéma Eldorado	5 places
Parc de la Colombière (entrée principale)	7 places
Parc de la Colombière (entrée rue Greuze)	5 places
Service des espaces verts	10 places
Esplanade des Marcs d'or	2 places
Square du Volnay	2 places
Centre de Rencontres	2 places
Médiathèque à Champollion	10 places
Rue JB Greuze (cabinet médical)	3 places
Maison de quartier de Fontaine d'Ouche	10 places
Boulevard de l'Université (face au point médical)	3 places
Théâtre Dijon Bourgogne	5 places
Direction Générale des Douanes	5 places
<b>CAMPUS UNIVERSITAIRE</b>	
Ensba	6 places
CRDP	7 places
<b>LONGVIC</b>	
Complexe sportif Deblangey/ collège Dorgelès	4 places
Commerces route de Dijon/ rue J. Guesde	4 places
Mairie	3 places
Stade J. Bouhey	2 places
<b>QUETIGNY</b>	
Parc du Grand Chaignet	4 places
Terrain de tennis	4 places
Salle municipale Le Cromois	4 places
Gymnase Mendès France	6 places
<b>ST APOLLINAIRE</b>	
Cimetière (entrée basse)	2 places
Cimetière (entrée haute)	2 places
Tennis	3 places

Parc du Grand Chaignet	4 places
Terrain de tennis	4 places
Salle municipale Le Cromois	4 places
Gymnase Mendès France	6 places
<b>ST APOLLINAIRE</b>	
Cimetière (entrée basse)	2 places
Cimetière (entrée haute)	2 places
Tennis	3 places
Centre commercial la Fleuriée	5 places
Groupe scolaire la Fleuriée	4 places
Maison des Associations/ monument aux morts	2 places
Entrée parcours de santé	3 places
<b>MARSANNAY</b>	
Mairie	4 places
Place du marché	6 places
Centre social Bachelard	8 places
<b>DAIX</b>	
Mairie	6 places
<b>FONTAINE</b>	
Tennis couverts	3 places

## >Annexe 5

### Coordonnées des loueurs de vélos

#### **Vélodi:**

Numéro accueil client: 0 800 200 305  
 E-mail accueil usagers: [info@velodi.net](mailto:info@velodi.net)  
 Site internet : [www.velodi.net](http://www.velodi.net)

#### **Office du tourisme:**

11 rue des Forges  
 BP 82 296 Dijon Cedex  
 Tel : 08 92 70 05 58  
 E-mail: [info@dijon-tourisme.com](mailto:info@dijon-tourisme.com)

#### **Vélocampus:**

Résidence Mansart, Bâtiment Châlon  
 21 000 Dijonnaise  
 Tel: 03 80 68 27 33  
 Contact: Jean-Marc Yons [yons@cliquet.u-bourgogne.fr](mailto:yons@cliquet.u-bourgogne.fr)

#### **Les 2 Roues Électriques:**

Tel: 03 80 65 77 61  
 E-mail: [info@les2roueselectriques.com](mailto:info@les2roueselectriques.com)  
 Contact : Patrick Mortier, gérant 06 32 35 22 16

## >Annexe 6

### Coordonnées des associations et entreprises

#### **Associations:**

##### **EVAD:**

Maison des associations Boite U7  
2 rue des Corroyeurs  
21 000 Dijon  
Tel : 06 45 10 86 92  
E-mail : [evad@fubicy.org](mailto:evad@fubicy.org)

##### **La Bécane à Jules:**

17 rue de L'Ile  
21 000 Dijon  
Tel : 03 80 41 84 22  
E-mail : [contact@labecaneajules.fr](mailto:contact@labecaneajules.fr)  
Site internet: [www.labecaneajules.fr](http://www.labecaneajules.fr)

##### **L'UFOLEP:**

Coquet Patricia JeandetMichel  
12 avenue Gustave Eiffel  
21000 Dijon  
Tel : 03 80 50 15 45  
E-mail : [ufolep21@orange.fr](mailto:ufolep21@orange.fr)  
Web : <http://ligue21.laligue.org>

##### **La Petite Reine:**

Guillaume CHABERNAUD (Directeur de site)  
28 rue Condorcet - Parking Condorcet (niv +2)  
21000 Dijon - France  
Tél : 03 80 43 33 82  
Fax : 03 80 43 33 82  
Contact : [guillaume.chabernaud@lapetitereine.com](mailto:guillaume.chabernaud@lapetitereine.com)

#### **Entreprises:**

##### **Becycle:**

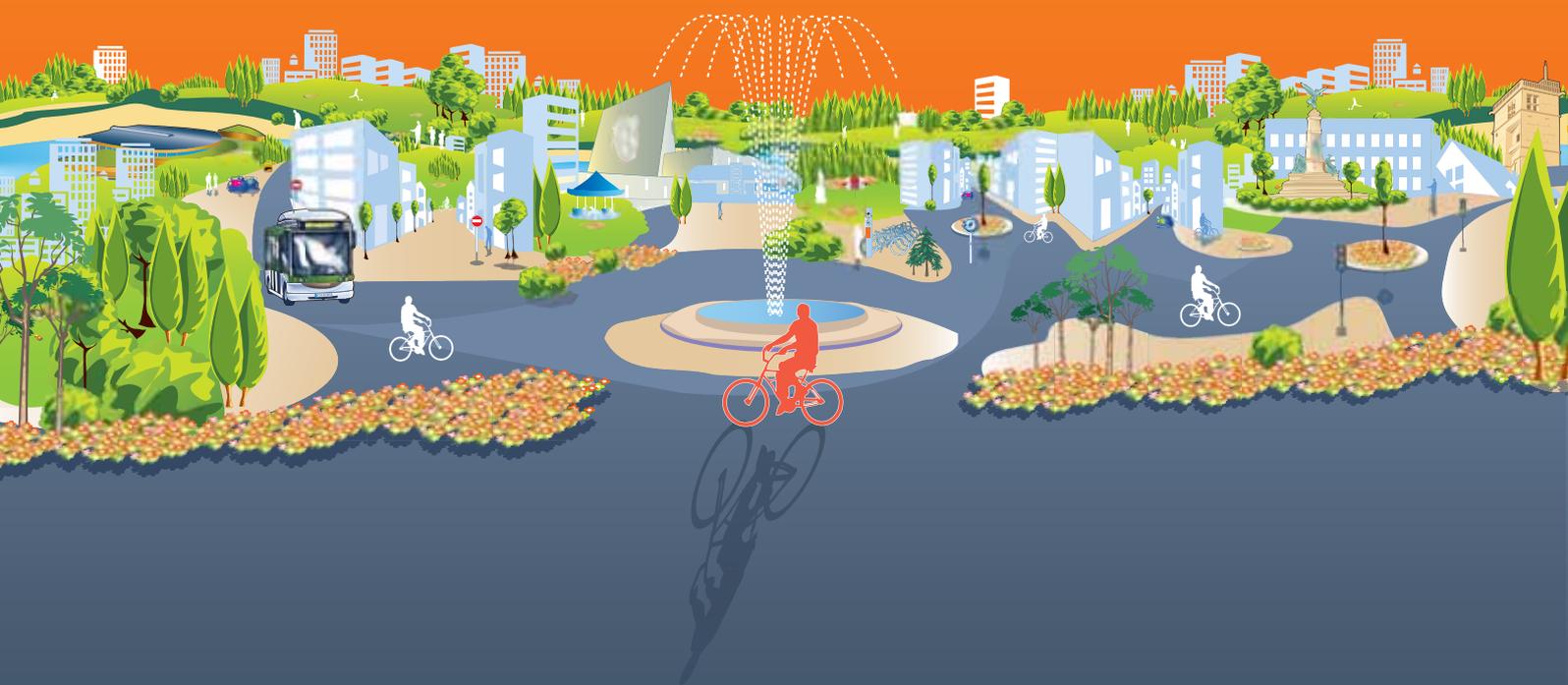
3 rue Jean Monnet  
21 300 Chenôve  
Tel : 03 80 41 76 95  
Fax : 03 80 41 76 95  
E-mail : [dijon@becycle.com](mailto:dijon@becycle.com)





Grand Dijon  
40 avenue du Drapeau  
BP 17510 - 21075 Dijon Cedex

Tél : 03 80 50 35 35  
Mél : [contact@grand-dijon.fr](mailto:contact@grand-dijon.fr)



[www.grand-dijon.fr](http://www.grand-dijon.fr)