



ENSEMBLE À VÉLO DANS L'AGGLOMÉRATION DIJONNAISE  
Association membre de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)

Avec les réponses  
du Grand Dijon

# Contributions de l'association E V A D au projet de **Plan de Déplacements Urbains** du **Grand Dijon**

Le corps du document est constitué de la synthèse des propositions exprimées par notre association lors de la phase de débat public. Cette synthèse a été communiquée au Grand Dijon en septembre 2011.

Les encadrés en rouge correspondent aux remarques, commentaires, propositions exprimées par EVAD au sujet du projet de PDU tel qu'il a été soumis à l'enquête publique du 11 avril au 11 mai 2012. Ce document a été remis à la Commission d'enquête le 11 mai 2012.

En vert, on trouvera les réponses ou observations du Grand Dijon ([G.D.]). Elles datent du 27 novembre 2012.

# Contribution d'EVAD au projet de PDU

à la suite du débat public – septembre 2011

## Contribution d'EVAD au projet de PDU

soumis à l'enquête publique (11 mai 2011)

### Considérations générales

#### Pour un PDU évaluable

L'ancien PDU n'avait fixé aucun objectif quantifiable à atteindre au travers des différentes actions qu'il avait définies. Cela ne permettait donc pas d'évaluer l'efficacité des actions mises en œuvre, ni de justifier le bon usage de l'argent public.

- Le nouveau PDU devra **quantifier un certain nombre d'objectifs** concernant par exemple l'évolution des parts modales, l'accidentologie (voir ci-dessous), le pourcentage de voirie « cyclable » (au sens des enquêtes du Club des Villes et Territoires Cyclables), etc...
- Il serait souhaitable que chacune des actions qui seront programmées dans le nouveau PDU soient individuellement évaluables.

- Si le projet de PDU précise pour chacune des actions des indicateurs de suivi et d'évaluation, les indicateurs d'évaluation ne sont quasiment jamais chiffrés. Par exemple, pour l'action 3, un indicateur d'évaluation est « Cyclabilité du territoire ». Eu égard aux investissements prévus, on ne peut se contenter de considérer l'action comme réussie simplement si cette « cyclabilité » augmente, il aurait été souhaitable pour cette action comme pour les autres de fixer des objectifs chiffrés pour les indicateurs d'évaluation !

**[G.D.] :** Le PDU 2012-2020 fixe des objectifs de répartition modale à l'horizon 2020 (passer de 3 à 10 % pour le vélo). La part modale vélo sera donc suivie et analysée (au travers des enquêtes ménages déplacements ou de comptages vélos) et permettra d'évaluer l'efficacité des actions mises en œuvre. Des objectifs chiffrés notamment sur la cyclabilité du territoire pourront également être fixés dans le cadre de la révision du schéma directeur cyclable prévu à l'action n°3.

#### Améliorer la sécurité des déplacements

D'après la loi, le PDU doit viser à assurer « L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste » (Article L1214-2 du Code des transports)

- Le nouveau PDU, contrairement à l'ancien, doit prévoir la mise en place d'un **observatoire de l'accidentologie piétons et vélos** à l'échelle de l'agglomération. Cela permettra de déterminer des objectifs chiffrés et donc d'évaluer l'efficacité des politiques en faveur des modes actifs ! Il sera donc nécessaire d'harmoniser les méthodes de

*recueil des données de l'accidentologie au sein des différentes communes de l'agglomération. L'observatoire devra publier annuellement un rapport.*

- Si le projet de PDU dans son action 32 prévoit bien comme le demande la loi, la mise en place d'un observatoire de l'accidentologie, il n'en reprend pendant pas explicitement l'objectif « suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ». Le projet reste muet sur la nécessité d'harmoniser au sein de toute l'agglomération les méthodes de recueil de données.

- Les données d'accidentologie qui seront fournies par l'observatoire, sauf erreur ou omission de notre part, ne servent jamais à évaluer ni qualitativement et encore moins quantitativement les actions du projet de PDU. Ce qui est pour le moins étonnant puisque l'un des objectifs que la loi fixe au PDU est « l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements » !

**[G.D.] :** L'observatoire de l'accidentologie s'appuiera sur les bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC) relevés par la police et la gendarmerie lors de chaque accident de la circulation impliquant au moins un blessé ; les piétons et les cyclistes étant naturellement pris en compte. Cet observatoire permettra d'évaluer et d'assurer un suivi de la sécurité routière sur l'ensemble de l'agglomération. Il est difficile d'évaluer les effets, action par action, sur la sécurité des déplacements. Améliorer la sécurité routière repose sur la combinaison de l'ensemble des actions du PDU et notamment par l'axe I qui consiste à mieux partager la rue et à faire cohabiter l'ensemble des modes de déplacement.

La vitesse des véhicules motorisés est une des causes principales des accidents et surtout un facteur aggravant notamment lorsque l'accident implique un tel véhicule et un cycliste ou un piéton. Par ailleurs, la vitesse du trafic automobile contribue au sentiment d'insécurité qui est l'un des freins important à la pratique du vélo et de la marche.

- *Pour apaiser globalement la vitesse et permettre à chaque commune de l'agglomération d'améliorer sur son territoire la sécurité des modes actifs et y favoriser leur usage, le nouveau PDU devra les inciter fortement à **généraliser de façon cohérente les zones à vitesse apaisée** (zone 30 et zone de rencontre). Le Grand Dijon devra être « centre de ressource technique » (voir ci-dessous)*

- Si les actions 1 et 2 sont tout à fait essentielles, elles ne constituent pas par elles-mêmes une politique volontariste d'incitation pour le développement cohérent au niveau du territoire communautaire des zones à vitesse apaisée (voir aussi le point ci-dessous). Elles ne sont là que pour accompagner des éventuels projets communaux d'aménagements de voiries

**[G.D.] :** Le Grand Dijon ne peut pas aller au-delà de ses compétences. La réalisation des zones 30 et de rencontre, appartient aux gestionnaires de voirie.

Actuellement le Grand Dijon en tant que communauté d'agglomérations exerce la compétence optionnelle « Création ou aménagement et entretien de voirie d'intérêt communautaire ». Elle ne dispose donc pas d'une compétence générale en matière de voirie. Cependant elle pourrait avoir un rôle incitatif pour :

- *proposer un cadre et une méthode afin d'inciter les communes à élaborer une **hiérarchisation de leur réseau viaire** qui permettrait à moyen terme une généralisation*

*cohérentes des zones à vitesse apaisées (Quels axes garder à 70 km/h ou à 50 ? Le reste ayant vocation à passer en zone 30 ou de rencontre).*

- L'action 9 aborde ce point mais elle s'en remet à une hypothétique implication de l'Etat dans la maîtrise d'ouvrage d'une étude sur la hiérarchisation du réseau viaire de l'agglomération. Si cette action est logiquement « associée » aux actions 1 et 2 par exemple, cette association ne va pas jusqu'à en préciser leur ordonnancement. Comment développer efficacement et de façon cohérente des zones à vitesse apaisées sans avoir préalablement une vision globale du fonctionnement du réseau viaire ?
- Comme le remarque l'autorité environnementale dans son avis, une esquisse de hiérarchisation du réseau viaire figurait dans l'étude d'impact du tramway, celle-ci n'est pas reprise dans l'actuel projet de PDU !

**[G.D.] :** Le Grand Dijon reconnaît que la hiérarchisation du réseau viaire joue un grand rôle dans l'amélioration de la sécurité des déplacements et le partage équilibré de la voirie. A ce titre, le calendrier des actions est modifié afin de prévoir un lancement d'étude début 2013 en parallèle de l'action n° 1. Par ailleurs, il est rappelé que l'État est l'autorité compétente en la matière, d'autant plus qu'il avait déjà initié cette réflexion en 2009.

Pour accroître l'efficacité de son action pour apaiser globalement la vitesse et créer des conditions favorisant le développement des modes actifs, le Grand Dijon pourrait en matière de voirie élargir les critères d'intérêt communautaire.

- *Tous les axes de compétences communales à 2x2 voies devraient, si cela n'est pas déjà le cas<sup>1</sup>, être intégrés à la voirie d'intérêt communautaire afin de pouvoir étudier l'opportunité de les réaménager en « **boulevards urbains** » à 2x1 voie et libérer ainsi de l'espace au profit des modes actifs et des transports en commun.*
- *La voirie desservant des zones d'activités devrait aussi (si elle ne l'est déjà !) être intégrée à la voirie d'intérêt communautaire afin de pouvoir y réaliser des aménagements en faveur des cyclistes et des piétons.*

- **Le projet de PDU est muet sur tous ces points !**

**[G.D.] :** La voirie d'intérêt communautaire est définie par la délibération du 10 octobre 2002. Les voiries de circulation supportant le tramway ont été classées en voirie d'intérêt communautaire et réaménagées en boulevards urbains au profit des modes actifs et des transports en commun. Progressivement, de nombreux boulevards en 2 x 2 voies tendront à migrer en 2 x 1 voie avec des aménagements pour les modes doux et les transports en commun. Les voies de circulation situées dans l'emprise des ZAE communautaires à caractère industriel et logistique (Cap Nord...) et des ZAE communautaires futures (Valmy, PAED...) sont classées en voirie d'intérêt communautaire. Concernant les ZAE existantes, des aménagements cyclables ne seront envisageables que si les conditions de sécurité sont réunies (mixité vélos et poids lourds) et en concertation avec les chefs d'entreprise de la zone. Concernant les nouvelles ZAE, les modes doux seront évidemment pris en compte.

<sup>1</sup> A ce jour, nous n'avons pu obtenir, de la part des services du Grand Dijon, de réponse à notre demande d'information sur la définition de la voirie d'intérêt communautaire.

## Mutualiser les compétences et les expériences réussies

Si le Grand Dijon a en charge la réalisation d'un réseau cyclable structurant à l'échelle de l'agglomération, le « maillage » fin indispensable à l'obtention d'un réseau complet est de la compétence des communes. Notre association constate que lorsqu'elles réalisent des aménagements cyclables – ce qui n'est malheureusement pas le cas de toutes ! –, ces aménagements sont de qualités inégales et surtout manquent d'homogénéité notamment en ce qui concerne la signalisation horizontale. De même, si nombreuses sont les communes, petites ou grandes, qui s'attaquent à l'épineux problème de la gestion de la vitesse des véhicules motorisés, chacune le fait « dans son coin », il en résulte notamment des aménagements de zones à vitesse apaisée, de qualités très inégales, pas toujours conformes à la réglementation, mais surtout très disparates, ce qui nuit à leur lisibilité donc à leur réelle efficacité. Il serait donc souhaitable de :

- concevoir un **guide communautaire des bonnes pratiques en matière d'aménagement de voirie** (aménagements cyclables, aménagements des zones à vitesse apaisée...)
- offrir aux communes des formations et / ou des lieux d'échanges pour développer au sein de l'agglomération une culture commune en matière d'aménagements de voirie
- mettre à disposition des services voirie des communes un centre de ressources offrant documentation, conseil..., avec notamment un « **Monsieur Vélo** » (voir ci-dessous).

- Si l'action 1 va évidemment dans ce sens, il est surprenant et très dommageable qu'elle ne prévoit pas la réalisation en parallèle d'un guide pour les aménagements cyclables. Ce genre de guide existe dans plusieurs agglomérations.
- Le projet de PDU ne prévoit pas de dispositif du type « centre de ressource »

**[G.D.]** : Bien que cela ne soit pas précisé dans le PDU, un guide pour les aménagements cyclables sera réalisé dans le cadre du schéma directeur prévu à l'action n° 3. Aujourd'hui, la volonté du Grand Dijon est de prendre en compte la complémentarité et transversalité des modes de transports. Il a donc été choisi de ne pas « cloisonner » une personne (Madame ou Monsieur vélo) aux problématiques vélos. La réflexion sur les vélos fait ainsi partie intégrante du pôle déplacements et mobilité et d'une manière générale, de bien d'autres services du Grand Dijon (urbanisme...).

## Pour un nouvel élan en faveur du vélo

Le développement de l'usage du vélo doit être un axe fort du nouveau PDU. La marge de progression de la part modale du vélo dans l'agglomération reste élevée. Si l'agglomération a commencé à rattraper son retard en la matière, elle n'a pas encore rejoint le peloton de tête des territoires les plus cyclables de France. Il est donc temps de relancer une politique ambitieuse en faveur du vélo sur l'ensemble de l'agglomération.

## Vers un nouveau « schéma directeur en faveur des cyclistes »

Le futur PDU doit se fixer comme objectif important l'élaboration d'un nouveau « schéma directeur en faveur des cyclistes ». L'ancien, adopté par la communauté d'agglomération en 2004, a donc été élaboré dans un contexte datant de bientôt dix ans ! Depuis,

l'agglomération a changé – et cela va s'accélérer avec la mise en service du tram –, les comportements et les attentes de ses habitants ont évolué, les urgences en matière de changement climatique et de précarité énergétique se font de plus en plus pressantes.

- **Faire un état de l'existant** en ce qui concerne la situation du vélo dans l'agglomération sous tous ses aspects (aménagement, services, communication...) d'un point de vue à la fois quantitatif et qualitatif. **L'avis des usagers et des associations représentatives devra être bien sûr sollicité !**
- Faire le bilan de la mise en œuvre des actions prévues par l'ancien « schéma directeur en faveur des cyclistes ».
- **Elaborer un nouveau « schéma directeur en faveur des cyclistes » ambitieux** prenant en compte les orientations exposées ci-dessous.

#### • **REMARQUE GLOBALE**

Le projet de PDU se fixe comme objectif une part modale du vélo de 10% à l'horizon 2020. Cet objectif est à la fois nécessaire et réaliste. Il vise à reconnaître désormais le vélo comme un moyen de déplacement à part entière.

Alors comment comprendre que ne soit soumis à la procédure d'enquête publique que quelques orientations, comment accepter que soit reportée à un document non soumis à enquête publique la définition des « orientations du schéma cyclables tenant compte des nouvelles modalités de circulation induites par la mise en service du tramway et de la LINO » (action 3). Ces orientations ont vocation légitime vis-à-vis de la bonne information citoyenne à figurer dans le projet de PDU soumis à enquête publique. A charge pour le schéma directeur de préciser les modalités de mise en œuvre de ses grandes orientations.

- Il résulte donc, du fait du caractère très succinct du contenu de l'action 3, que nous pouvons difficilement savoir si les propositions faites lors de la phase de débat et exposées ci-dessous, connaîtront ou non un début de réalisation, sauf pour quelques une d'entre elles comme nous le signalons dans certains cas.

**[G.D.] :** Le PDU n'a pas vocation à définir les futures orientations du schéma directeur cyclable. L'élaboration de ce dernier s'appuiera sur des réflexions communes et élargies et intégreront l'ensemble des problématiques vélos de l'agglomération.

#### **Pour un vrai réseau cyclable**

Le schéma directeur de 2004 énonçait des grands principes parmi lesquels : « Suivre les axes de voirie structurants plutôt que les itinéraires secondaires afin notamment de faciliter la lisibilité et la mémorisation du réseau ; privilégier les trajets les plus directs et les plus courts ; desservir les pôles d'équipements, d'habitat et d'emploi ; affirmer la légitimité du cycliste sur les espaces publics les plus fréquentés ; faciliter les échanges entre les territoires ; parvenir à une desserte équilibrée et homogène de l'agglomération » Force est de constater que le travail n'est pas terminé ! Le prochain schéma directeur devra bien sûr réaffirmer ces grands principes, mais aussi y ajouter la continuité et le jalonnement et surtout programmer des actions pour les concrétiser rapidement :

- **Les grands axes** sont par nature structurants, ils doivent donc être **intégrés au réseau cyclable structurant**. Ils doivent donc pouvoir accueillir en sécurité les cyclistes que ce soit par des aménagements cyclables adaptés ou des mesures efficaces d'apaisement de la vitesse. Certains le seront du fait des aménagements liés au tramway mais il restera, par exemple, les boulevards Carnot, Thiers, François Pompon, des Allobroges, l'axe allant du boulevard Palissy au boulevard Gabriel, les rues de Mirande, d'Auxonne, la route d'Ahuy, l'avenue Victor Hugo, la liaison Dijon-Marsannay par la route des Grands Crus, le boulevard De Lattre de Tassigny à Chenôve...
- Les **liaisons intercommunales** doivent être des axes forts du réseau structurant ; citons par exemple les liaisons entre Magny-Sur-Tille et Chevigny, entre Longvic et Neully ou encore entre Daix et Talant , entre Daix et Fontaine...
- **Les pôles d'équipements**, notamment les établissements d'enseignements primaires et secondaires doivent être intégrés ou reliés au réseau structurant. **Les zones d'activés** doivent l'être aussi. Actuellement la zone Valmy n'est pas accessible à vélo ; avec la réalisation des aménagements cyclables liés au tramway, elle ne le sera qu'au prix d'un long détour, ce n'est pas très cohérent ! Elle doit être accessible par le trajet le plus direct et lisible (axe avenue et route de Langres). La zone industrielle de Longvic doit être accessible depuis Dijon par la rue Romelet.
- La **continuité** du réseau secondaire ou structurant doit être, surtout pour ce dernier, un objectif prioritaire ! Elle peut se réaliser en faisant appel à différents type de solutions : piste en site propre, piste au niveau du trottoir (avec les réserves évoquées ci-dessous), bande, couloir bus-vélo, zone 30 ou de rencontre (à condition qu'elles soient aménagées de façon cohérentes, que les carrefours à feux et les « stop » y soient supprimés) ou aire piétonne. Actuellement, les parcs et jardins dijonnais sont majoritairement interdits aux vélos, pourtant ces espaces verts devraient pouvoir participer à cette continuité (comme cela vient d'être fait pour le parc des Carrières Bacquin à Dijon.

• Sur tous ces points, essentiels, le projet de PDU est muet. La continuité des cheminements piéton est à juste titre abordée (action 4), celle des itinéraires cyclables n'est pas présentée comme un objectif essentiel et n'est, sauf inattention de notre part, même pas citée !

**[G.D.] :** Le Grand Dijon prend note de ces remarques et réflexions qui seront, bien entendu, étudiées lors de la révision du schéma directeur cyclable.

### Pour un réseau attractif

Le réseau doit exister mais ce n'est pas suffisant pour qu'il soit utilisé massivement, il doit être visible, lisible, compréhensible, et attractif

- Sur le réseau structurant, il faut permettre au vélo d'exprimer toute sa...vélocité : un axe cyclable structurant ne peut être majoritairement constitué d'aires piétonnes ou de pistes au niveau de trottoirs à forte densité piétonne ! Dans cet esprit, Il serait aussi souhaitable de commencer à réfléchir, notamment pour la desserte des zones d'activités excentrées ou pour les liaisons intercommunales en termes de « **voies cyclables rapides** » !
- Le réseau doit être conçu de telle façon que, non seulement, il inspire un sentiment de sécurité aux usagers mais qu'il leurs offre aussi **une réelle sécurité**, les deux n'allant

*pas toujours de pair : les pistes au niveau du trottoir créent une illusoire impression de sécurité en effet peu visibles des automobilistes, les cyclistes sont en danger aux intersections ou aux réinsertions sur la chaussée (voir par exemple les intersections de la piste boulevard de Strasbourg avec l'avenue Junot et la rue Adolphe Joanne ; de même une bande cyclable située sur la partie extérieure de l'anneau, comme place du 30 Octobre, peut donner une impression de sécurité mais aux intersections les conflits avec les véhicules sortant du rond-point sont fréquents bien que les cyclistes soient prioritaires !*

- Le **jalonnement** du réseau structurant comme du réseau secondaire doit désormais être une priorité ! Les différents services vélos devront être signalés.
- Le réseau doit être lisible, compréhensible, offrir une certaine **identité, homogénéité visuelle** notamment en ce qui concerne la signalisation horizontale (notamment l'utilisation de la couleur verte !), le traitement des intersections... D'où l'intérêt de la « culture commune » et du pôle ressources (voir ci-dessus).

• Sur tous ces points, essentiels, le projet de PDU est muet. Cela est particulièrement inquiétant pour ce qui concerne le jalonnement du réseau cyclable.

**[G.D.]** : Le Grand Dijon prend note de ces remarques et réflexions qui seront, bien entendu, étudiées lors de la révision du schéma directeur cyclable.

### Pour des services vélos

Si l'automobile s'est développée avec le « succès » que l'on connaît, c'est par un effet de système. Ce système s'est constitué d'une part grâce à un réseau routier particulièrement dense, de bonne qualité, lisible, efficacement jalonné et régi par une réglementation adaptée, et d'autre part, par une offre de services tout aussi dense que ce soit pour l'approvisionnement en carburant, l'entretien, les réparations, la vente de véhicules ou d'accessoires et la mise à disposition très généreuses de parkings...

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

- Tous les établissements destinés à recevoir du public doivent être équipés de **parkings vélos** adaptés aux besoins et attentes des usagers (nombre de places, situation, sécurité...). Il s'agit notamment du palais des sports, du stade Gaston Gérard et autres lieux à vocation sportive.
- Les « pôles » de transports en commun doivent proposer une offre « hiérarchisée » pour répondre à tous les besoins (voir la partie intermodalité). Il ne faudra pas oublier les aires de covoiturages et les futures stations d'autopartage.
- Pour des lieux recevant de façon occasionnelle du public dans le cadre de manifestations festives ou culturelles, une solution de **parking à vélo, mobile et modulaire**, doit pouvoir être mise à disposition des organisateurs. Il existe des solutions du type « rack d'arceaux ».
- Le **stationnement résidentiel** reste un enjeu crucial pour le développement de l'usage du vélo qui nécessite partout l'aménagement de garages à vélos. Si les normes pour le stationnement dans le bâti neuf ont réévaluées positivement à l'occasion du nouveau PLU de la ville de Dijon, il faudra veiller à ce que ces normes soient reprises, tout en tenant compte du tout récent décret n° 2011-873 du 25 juillet 2011 (« relatif aux



*installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les bâtiments et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos »), à l'occasion de la révision des PLU des autres communes de l'agglomération. Pour le stationnement résidentiel dans le bâti ancien, il faudra inciter les propriétaires au respect des obligations imposées par le décret cité ci-dessus. Le Grand Dijon doit aussi pouvoir proposer aides et conseils aux propriétaires.*

- Ces points sont abordés au travers des actions 20 et 31. L'action 31 ne précise pas les caractéristiques des locaux à vélos (situation, accessibilité, dispositifs pour accrocher un vélo par son cadre...).

**[G.D.] :** Le PDU oblige, à travers l'action n° 31, les communes à intégrer des normes de stationnement pour les vélos. Toutefois, il appartient aux communes de définir les caractéristiques des locaux à vélos ; sachant que les communes sont souvent accompagnées par les services du Grand Dijon lors de modification ou révision de PLU

Pour créer le « système vélo », l'offre de services doit se diversifier et se densifier

- *Il faut que se multiplient les lieux où il sera possible de faire **entretenir ou réparer son vélo** : ateliers d'entretien-réparation (associations, coopératives...) boutiques spécialisées, vélostations, « points services légers » (gonflages, vente de chambres à air...) dans des commerces...*
- *Il faut développer une **offre de location de vélos utilitaires** (transports d'enfants ou de marchandises...), de vélos spéciaux (pliants pour les usagers des transports en commun, tricycles pour les personnes au sens de l'équilibre amoindri) ainsi que d'accessoires (sièges enfants, remorques...)*
- *Il serait utile de créer une « **maison du vélo** » où chacun, individu, entreprise, collectivité..., pourrait trouver toute les informations et conseils utiles à l'usage du vélo sous toutes ses formes. Cette maison pourrait offrir des services (entretien, souscription d'abonnement aux différents services de locations de vélos...) Elle pourrait être utilement intégrée à une « maison des mobilités alternatives »...*

- Hormis l'évocation vague d'un soutien aux ateliers d'autoréparation (action 3) et l'installation de « vélostations », sur ces points le projet de PDU est muet.

**[G.D.] :** Le PDU n'a pas vocation à détailler tous les services vélos qui peuvent être mis en place mais bien à en définir les principes. Le stationnement vélos à proximité des pôles d'échanges et les services vélos sont pris en compte au travers des actions n°3 et 20. Le PDU affiche sa volonté de faire du vélo un mode à part entière mais c'est bien le schéma directeur cyclable qui définira les moyens pour y arriver.

### **Pour une communication et des dispositions encourageant la pratique du vélo**

Pour provoquer le transfert modal vers le vélo, il faut non seulement offrir des aménagements et des services mais il faut aussi informer le grand public de leur existence et de leur intérêt, inciter à leur usage, communiquer pour obtenir de tous les usagers de la rue les changements de comportement favorables aux développements des modes actifs. Il faut pour cela s'appuyer sur la communication institutionnelle, la presse, les associations...

- Créer, avec tous les acteurs concernés, **une vraie fête du vélo**, événement annuel qui doit être clairement au service de la promotion du vélo utilitaire ou de loisir.
- **Faire la pédagogie des nouvelles mesures dites du « code de la rue »**. Promouvoir les règles du « savoir vivre ensemble la rue ».
- Promouvoir le vélo en direction des **enfants et des seniors** pour développer ou maintenir l'autonomie, pour prévenir les problèmes de santé liés au manque d'activité physique régulière...
- Proposer des **aides à l'achat** de vélos « spéciaux » (à assistance électrique, pliants, triporteur...)
- Etudier l'opportunité de lancer des actions du type « **programme d'incitation au changement volontaire de comportement** ». S'appuyant sur une approche individualisée et différenciée des candidats potentiels au changement, ces programmes peuvent, comme le montrent des expériences étrangères, obtenir de très bons résultats.

- Sur ces points le projet de PDU est quasiment muet. L'action 17 n'aborde la mobilité des seniors que sous le seul aspect l'accessibilité des transports en commun. La mobilité des enfants n'est réellement abordée que sous l'aspect « pédibus ». Pourtant le développement des mobilités actives, toutes et pas seulement la marche, des seniors et des enfants a un impact très positif en matière de santé publique, qui est l'un des objectifs que la loi fixe au PDU.

**[G.D.]** : La communication, l'information, la sensibilisation et la pédagogie autour du vélo seront développées (cf. action n° 3). Le Grand Dijon réalise ou favorise des mesures collectives en faveur de l'utilisation du vélo (vélos stations, aménagements cyclables, service Diviavélo, VéloDi...). Le Grand Dijon n'a pas fait le choix actuellement de participer à des investissements à usage privé. L'action n° 17 aborde les déplacements des seniors à mobilité réduite qui actuellement ont du mal à se déplacer. Pour ces personnes, le vélo ne peut pas être une solution. - Il est proposé d'amender l'action n° 26 sur les piédbus pour intégrer les vélos. Le choix du mode de déplacement (à pied ou à vélo) pour accompagner les enfants sur le chemin de l'école se fera au cas par cas.

La communauté d'agglomération a aussi un rôle à jouer en matière de communication direction d'acteurs institutionnels ou économiques

- Les communes de l'agglomération doivent être incitées à **mettre en œuvre les nouvelles mesures du code de la route en faveur des modes actifs** (doubles sens cyclables en zone 30 ou de rencontre, « tourne à droite » au feu rouge...). D'où l'intérêt pour la communauté d'être « centre de ressource » en la matière (voir plus haut).
- Le Grand Dijon doit contribuer à développer et à faire vivre les **plans de déplacement d'entreprises, d'administrations, d'établissements scolaires...**

- Seul ce dernier point est pris en compte par l'action 14.

**[G.D.]** : C'est le sens des actions n° 1, 2, 3, 4 et 14.

**Pour une « gouvernance vélo » efficace**

La nécessité de développer l'usage du vélo doit être prise en compte de façon transversale dans une multitude de politiques publiques communautaires ou communales (déplacements, urbanisme, logement...). Cela nécessite des compétences techniques, réglementaires, qui, relativement nouvelles, ne sont pas toujours disponibles au sein de chaque commune. Par ailleurs les besoins et attentes des usagers doivent être au cœur des préoccupations d'une politique cyclable

- **Recréer une vraie « mission vélo » au sein de l'agglomération**

Par ailleurs les besoins et attentes des usagers doivent être au cœur des préoccupations d'une politique cyclable. Et ils ne doivent pas faire les frais de la complexité de répartition de compétences des aménagements entre les différentes collectivités.

- **Mettre en place une instance de concertation et de dialogue.** Prévue par l'ancien schéma directeur, elle doit faire se rencontrer communes, Région, Département, opérateurs de transport en commun, usagers... Une réunion trimestrielle serait utile.

- **Ces derniers points ne sont pas évoqués par le projet de PDU.**

**[G.D.] :** Aujourd'hui, la volonté du Grand Dijon est de prendre en compte la complémentarité et transversalité des modes de transports. Il a donc été choisi de ne pas « cloisonner » une personne (Madame ou Monsieur vélo) aux problématiques vélos. La réflexion sur les vélos fait ainsi partie intégrante du pôle déplacements et mobilité et d'une manière générale, de bien d'autres services du Grand Dijon (urbanisme...). Les problématiques des usagers de la voirie (piétons, vélos, automobilistes, services de secours, transporteurs...) doivent être traitées avec les gestionnaires de voirie. A titre d'exemple, la Ville de Dijon a mis en place une commission extra-municipale des déplacements qui regroupe les différents partenaires.

## L'intermodalité vélo et transports en commun<sup>2</sup>

### Rabatement à vélo vers les transports en commun

Pour rendre les transports en commun encore plus efficaces dans la réduction de l'usage de la voiture individuelle, il faut bien sûr qu'ils soient attractifs mais il est nécessaire aussi de pouvoir y accéder autrement qu'en automobile ! Le vélo est bien souvent le mode le plus adapté pour rejoindre un transport en commun...

- Créer des **itinéraires cyclables** permettant de se rendre de façon sécurisée et sécurisante aux nœuds importants **du réseau de transports en commun** : gares, stations et terminus de tramway, terminus bus...
- **Jalonner** ces itinéraires
- Rendre le **pôle d'échange multimodal (PEM)** de la gare de Dijon parfaitement **accessible à vélo** par des itinéraires, sûrs et directs, et cela pour chacune de ses entrées. En l'absence d'aménagements cyclables, les sens uniques prévus dans la rue du Dr Albert Remy, sur des tronçons du boulevard Sévigné et de la rue Mariotte compliquent de façon excessive les accès à vélo au PEM. Le projet de passerelle, annoncée dans la presse, envisagée au niveau du pont de l'Arquebuse permettra, nous l'espérons, d'améliorer l'accessibilité du PEM au cyclistes.
- **Étendre l'actuelle zone 30 à tout le quartier** entre le PEM et la place Darcy (rue des Perrières, boulevard Sévigné, rues Guillaume Tell et du Dr Rémy) sécuriserait fortement les déplacements en modes actifs et les rendraient plus attractifs.

- Ces derniers points ne sont pas évoqués par le projet de PDU. Il est particulièrement surprenant que ce projet de PDU n'évoque pas la question des itinéraires vélos de rabattement vers les réseaux de transports en commun alors que l'action 20 évoque les « parcs de stationnement vélo de rabattement sur le TE et le réseau Divia » !

**[G.D.]** : Le schéma directeur cyclable s'attachera à améliorer les continuités cyclables et les rabattements vers les pôles multimodaux que ce soit pour les vélos ou les piétons

### Stationnement et services aux abords des stations et des gares

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

- **Évaluer le « potentiel vélo » de chaque station du tramway** et des stations importantes du réseau de bus afin de définir le type et le nombre d'équipements nécessaires au stationnement des vélos (arceaux simples, arceaux abrités, consignes sécurisées individuelles ou collectives...)
- **Prévoir et réserver de la place** pour le développement futur de ces équipements en fonction de l'évolution de la demande.
- Développer aux abords du PEM et de la gare Porte-Neuve, **une offre hiérarchisée de stationnement vélo** : arceaux simples au plus près des accès pour le stationnement de

<sup>2</sup> Cette partie est une contribution commune de la FNAUT-Bourgogne et d'EVAD

*courte durée, des arceaux couverts pour la moyenne durée, des abris sécurisés pour la longue durée et les usages « pendulaires ».*

- *Revoir les **conditions d'accès à l'actuelle vélostation** du PEM pour l'ouvrir aux usagers non abonnés aux réseaux de transports en commun (en gardant une priorité aux abonnés) ; réétudier la tarification du service pour le rendre plus attractif.*
- ***Expérimenter l'installation de « vélobox »** (du type « Métrovélo Box » à Grenoble) aux abords des terminus de tramway ou de bus. Cet équipement modulaire offre à la fois un service de consigne vélo individuelle et un service de location de vélo, ce dernier permet donc aux usagers, du tramway ou du bus, de finir leur trajet à vélo. Ce dispositif semblerait particulièrement adapté à la desserte des zones d'activités industrielles ou tertiaires.*
- *Favoriser le développement d'une **offre de services vélo**, réparation, entretien, location de vélos et d'accessoires (remorques, sièges...), proches des nœuds importants des réseaux de transports en commun.*

- **Ces derniers points sont pour l'essentiel abordés dans l'action 20.**

**[G.D.] :** Le Grand Dijon prend note de cette remarque.

#### **La communication intermodale**

Il ne suffit qu'une offre intermodale existe pour qu'elle soit utilisée ! Il est indispensable que chacun connaisse l'existence du « bouquet » des solutions multimodales disponibles afin de pouvoir choisir la plus pertinente pour effectuer son déplacement que celui-ci soit occasionnel ou régulier.

- *Insérer une **dimension vélo sur les supports d'informations** des transports en commun et inversement*
- *Développer et mettre à jour régulièrement les informations utiles à l'usage du vélo sous toutes ses formes sur les sites internet d'**information multimodale**. Un calculateur d'itinéraire intégrant le vélo serait notamment nécessaire.*
- *Mettre à disposition toutes les **informations pratiques utiles aux cyclistes** (services, itinéraires, contacts...) dans ou aux abords des gares et des stations de bus et de tramway. Proposer par exemple à certains points stratégiques le panorama complet des différents services-vélos à disposition dans l'agglomération.*
- *Pour favoriser le rabattement en modes actifs vers les transports en commun, communiquer sous forme de cartes affichées dans des lieux stratégiques (PEM, terminus de tramway, ...) sur les **temps d'accès à vélo ou à pieds**. Représenter sur ces cartes, à l'aide de cercles concentriques, les quartiers à moins de 10, 15, 20 minutes à vélo du PEM par exemple, idem pour la marche.*
- *Profiter de la mise en service du tramway pour diffuser, par exemple dans la revue du Grand Dijon, un **dossier complet sur l'intermodalité tramway-vélo** (itinéraires, stationnements, services...).*

- **A part la réalisation des cartes « temps d'accès à vélo ou à pieds », ces derniers points ne sont pas réellement abordés de façon précise dans ce projet.**

**[G.D.]** : Le PDU ne détaille pas les actions liées à la communication intermodale mais ce sont des sujets sur lesquels le Grand Dijon travaille en collaboration avec les partenaires.

j - Le vélo est pris en compte dans le cadre des réflexions liées aux transports en commun puisque le service Diviavélo est géré par le délégataire du réseau de transports urbains. - Pour information, la Région vient de lancer un appel d'offres Mobigo pour la mise en service d'un calculateur d'itinéraire multimodal prenant en compte le vélo. Le Grand Dijon souligne que des plans de quartier prévus aux stations tram indiqueront certains équipements vélos (vélostation, stations VéloDi...). Un dossier complet sur l'intermodalité tramway-vélo est prévu une fois le tramway et l'ensemble des équipements connexes réalisés (vélostations...).

### Accès du tramway aux voyageurs avec vélo

Les tramways en service en France sont pour la très grande majorité d'entre eux accessibles, sous certaines conditions, aux voyageurs accompagnés de vélos. **Cette possibilité doit être offerte aussi sur le tramway dijonnais** pour répondre à certains besoins occasionnels et ponctuels.

• *Cette possibilité ne nécessitant pas d'aménagements particuliers mais uniquement des mesures pour **en règlementer l'usage**, pourra être instaurée après une période d'observation du fonctionnement du réseau qui permettra d'en préciser les modalités les plus adaptées.*

• **Ce dernier point, déjà absent du dossier tramway soumis à l'enquête publique, le reste dans ce projet de PDU.**

**[G.D.]** : Il n'est pas prévu pour l'instant d'autoriser les vélos dans le tramway (hors vélos pliables). Cette possibilité pourra être envisagée ultérieurement soit après une période d'observation sur la fréquentation du réseau.