



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

À vélo le long de la ligne T2 du tramway (entre les stations Foch-Gare et Zénith)

Difficultés pouvant être ressenties
par les cyclistes ou les piétons

6 mai 2013

Mis à jour avec les réponses
des services du Grand Dijon
(réunion du 6 novembre 2013)

ATTENTION, dans ce document :

- les paragraphes en vert correspondent aux **réponses des services du Grand Dijon** telles qu'elles nous ont été communiquées oralement lors de la réunion du 6 novembre 2013.
- Les paragraphes signalés par une bordure verte à gauche correspondent à des remarques de notre part formulées à propos de ces réponses.

À vélo le long de la ligne T2 du tramway (entre les stations Foch-Gare et Zénith) : difficultés pouvant être ressenties par les cyclistes ou les piétons

Objectifs de ce document

Améliorer ce qui peut l'être simplement

L'itinéraire de la ligne T2 entre les stations Foch-Gare et Valmy peut être de bout en bout parcouru à vélo. Cependant les usagers cyclistes peuvent à de nombreux endroits éprouver des difficultés :

- pour « tracer » leur chemin, « ai-je le droit de passer par là ? », « où dois-je passer ? »...
- pour savoir quel comportement est attendu d'eux en fonction des différents espaces qu'ils traversent : rouler à la vitesse du pas ou non, descendre ou non de son vélo...

La plupart de ces difficultés semblent dues à des problèmes de signalisation horizontale ou verticale. Il nous semble donc qu'on pourrait y remédier simplement.

On trouvera donc dans le document, inter-station par inter-station, dans un sens puis dans l'autre, une liste de situations sources de difficultés, chacune étant illustrée d'une photo. **Les photos ont été prises le 25 mars 2013.**

Le but recherché étant bien sûr que ces difficultés soient levées afin que les cyclistes profitent au mieux des espaces qui leur sont offerts, et qu'ils soient conduits « naturellement » à adopter des comportements adaptés pour leur sécurité et celle des autres usagers (piétons notamment), enfin, et surtout qu'ils ne soient pas, de fait, poussés à l'« erreur » par des aménagements inadaptés.

Ce que l'on n'y trouvera pas :

On n'évoquera pas les difficultés directement liées aux choix structurels : « profil en travers » des rues, types d'aménagements cyclables (piste au niveau du trottoir,...). Notre association s'est longuement exprimée à ce sujet à l'occasion de l'enquête publique.

On n'évoquera pas non plus les difficultés qui sont manifestement liées à des travaux non finis. Encore qu'il soit parfois difficile de savoir s'il s'agit de travaux (de marquage par exemple) en cours ou des oublis...

On ne trouvera pas non plus de solutions aux problèmes rencontrés. Association d'usagers, nous n'avons pas la prétention de nous substituer à des techniciens. Mais nous sommes entièrement disponibles pour donner notre point de vue d'usagers sur les solutions qui pourraient être proposées.

On ne trouvera pas non plus une présentation de tous les aspects évidemment positifs que les aménagements cyclables liés au tramway apportent aux déplacements à vélo dans l'agglomération.

Problèmes récurrents :

1. La cohérence des positions de la signalisation verticale et horizontale des « cédez le passage » n'est pas toujours évidente.

Relevés le long de l'avenue du Drapeau, tous ces problèmes seront résolus (= déplacement du panneau « cédez le passage » pour qu'il soit placé, comme l'imposent la réglementation et.. le bon sens, avant le marquage au sol correspondant.

2. Quelles sont les motivations qui ont prévalu à l'installation en nombre de barrières en chicanes ?

La responsabilité en revient ni aux services du Grand Dijon ni à ceux de la commune de Quetigny mais à ceux de... l'Etat.

En effet, c'est le Préfet qui autorise la mise en service d'un tramway et pour cela il doit s'assurer que celui-ci satisfait, en matières de sécurité, toutes les exigences formulées par les organismes compétents : « *La loi du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport impose au maître d'ouvrage de transports guidés d'élaborer à chaque étape de son projet un dossier de sécurité qui doit être soumis à l'avis d'un expert « EOQA » (Expert ou Organisme Qualifié Agréé). Cet avis est joint au dossier de sécurité et transmis au préfet compétent pour autoriser la mise en service des infrastructures.* » (http://www.cete-mediterranee.fr/fr/rubrique.php3?id_rubrique=99)

Ni les services du Grand Dijon ni ceux de Quetigny n'étaient spécialement favorables à la pose de ces barrières.

Les barrières à proximité de la Toison d'Or auraient été imposées pour empêcher les cyclistes de quitter trop rapidement la piste sur leur droite ou leur gauche sans faire attention à un tramway pouvant arriver dans leur dos. Quant aux barrières à Quetigny, bien que situées sur l'« emprise » du tramway sur la totalité de laquelle intervient l'EOQA, elles ne concernent pas directement le tramway mais simplement la gestion des risques liés aux intersections entre la piste cyclable et les voies adjacentes.

3. L'outil « trottoir traversant » (voir annexe) aurait sans doute gagné à être utilisé de façon plus « franche » et plus générale

Les services n'ont pas d'a priori contre ce type d'aménagement – ils semblent disposés à l'utiliser à l'avenir –, mais lorsque le projet de tramway a été élaboré, le concept venait d'être formalisé dans le code de la route (décret du 12/11/2010).

4. Les sorties d'aires piétonnes ne sont pas signalées.

Les services avancent l'argument d'une signalisation « allégée » pour ne pas respecter la réglementation concernant les aires piétonnes.

Quelques panneaux « fin d'aire piétonne » sont cependant apparus de-ci de-là. Mais en général, c'est à l'usager de deviner à quel moment il sort d'une aire piétonne, ce qui n'est pas toujours évident. Nous avons de nouveau attiré l'attention sur certaines indications qui semblent permettre la circulation des véhicules autorisés (riverains, livraisons,...) à rouler à 15km/h voire 30km/h dans l'aire piétonne de l'hyper-centre, alors que tout véhicule autorisé à circuler dans une aire piétonne ne peut le faire qu'à la vitesse du pas (~6km/h)

5. Les multiples interruptions de pistes cyclables.

Ce problème « récurrent » a été ajouté compte tenu du fait que nous venions de rencontrer à ce sujet l'Officier du Ministère Public (OMP) au commissariat de Dijon et que celui-ci avait, à notre demande, soulevé le problème auprès des services du Grand Dijon.

Ces services restent malheureusement dans le flou « les cyclistes doivent simplement être prudents lors de ces interruptions », alors que pour l'OMP, il faut mettre pieds à terre ! Les services envisagent de supprimer certains panneaux « fin de piste ».

Mais cela ne suffira pas à sortir du flou consistant à dire « en principe, il faut mettre pieds à terre mais on tolèrera... ».

Trajet aller : de Foch-Gare à Valmy

▪ Foch-Gare > Darcy



Pas de panneau « aire piétonne » ; pas de panneau « sauf cycles » sous le panneau « sens interdit ».

La signalisation va être revue.



Pas de panneau « sauf cycles » sous le panneau « sens interdit ».

La signalisation va être revue.

A ce niveau, la sécurité des piétons et des cyclistes n'est pas optimale ! Les véhicules venant de la rue Millotet sont, en général, en pleine accélération (effet de la pente ? du redémarrage après l'extinction du feu rouge tramway ?) et de ce fait s'arrêtent rarement pour laisser la priorité aux piétons qui manifestent leur intention de traverser. La présence d'un « passage piéton » trouble la bonne

appréhension par les automobilistes de la vocation piétonne du lieu et en conséquence les empêche d'adopter un comportement adapté. Un « vrai » trottoir traversant (voir annexe) semblerait ici approprié.

Les services font, eux aussi, le constat de la complexité de ce secteur mais pas de solution d'amélioration en vue. La suggestion du passage de la rue Millotet de 2 voies à 1 voie n'est pas repoussée à priori.



Toujours rien pour les traversées cyclables de la place Darcy...

Les services reconnaissent à nouveau (voir l'audit de la T1) le manque et semblent résolus à chercher une solution...

▪ Darcy > Godrans



Ne peut-on pas ici considérer que l'on se trouve dans une situation de « trottoir traversant » ? Dans ce cas, le panneau « fin de piste cyclable » devient inutile et les

cyclistes ne sont plus contraints à mettre pied à terre mais seulement à rouler au pas. Si cette interprétation prévaut, il serait bien que les forces de police aient aussi la même vision des choses.

L'interprétation « trottoir traversant » qui nous avait été suggérée par des techniciens de l'Etat, n'a finalement pas été retenue par ceux-ci. Pour eux, comme pour l'OMP (voir page 4) il faut mettre pieds à terre !

▪ **Godrans > République**



Même remarque que ci-dessus.

Voir ci-dessus et page 4.

Rien n'indique au cycliste qu'il peut avantageusement tourner à gauche pour continuer son chemin en direction de l'avenue du Drapeau. Un cycliste non familier du lieu fera sans doute tout le tour de la place.

Des logos vélo pourront être ajoutés.

▪ **République > Drapeau**



Quel itinéraire emprunter pour aller en direction de l'avenue du Drapeau ? Prendre immédiatement à gauche (voir ci-dessous) ou traverser les voies du tram pour trouver la piste qui part sur la gauche ?

Ajout de logo.



Quel est le statut de cet espace ?

C'est une aire piétonne (signalisation absente !)



Dur, dur, de résister à la tentation d'aller tout droit pour éviter les traversées successives de 2 voies de tram, 4 voies de circulation, 1 voie de circulation, 2 voies de tram et 1 voie de circulation...

Un double sens cyclable sur le parking et un aménagement de la traversée de la rue Auguste Fremiet sont envisagés

▪ **Drapeau > Junot**



La position relative du panneau « cédez le passage » et du marquage au sol crée une situation ambiguë pour les véhicules sortant de la rue Geneviève Bianquis. Cela ne semble pas conforme avec l'IISR (voir annexe).

Voir page 3.

▪ **Junot > Nation**



La traversée du boulevard Pascal semble s'effectuer, obligatoirement ou souvent, en deux temps, la largeur de l'îlot central ne permet de stocker que des vélos « normaux », quid d'un vélo tractant une remorque, d'un vélo couché, d'un bi ou triporteur, ... ?

Le « phasage » des feux va être vérifié.

Le problème est sans doute moins grave que nous le pensions à l'époque, puisqu'après vérification récente par nos soins, il semble que, lorsque des cyclistes attendent sur le refuge, il ne puisse y avoir de véhicules qui passent derrière eux.



Ici (rue de Chateaubriand) même problème que pour la rue Geneviève Bianquis.

Voir page 3.

▪ **Nation > Europe**



Signalisation horizontale du « cédez le passage » absente (rd-pt de la Nation).

Le marquage au sol va être ajouté.

▪ Europe > Toison d'Or



En l'absence d'indication, une trajectoire en diagonale, plutôt qu'en angle droit, est tentante...

Ajouts de logos.



Y a-t-il un panneau « voie verte » à l'entrée de cette zone ?

Le panneau va être posé.



Quid de la traversée de cette chicane par un tri ou bi-porteur, un cycle avec remorque ?

Voir page 3.



Pas de traversée cyclable matérialisée.



Les usagers « votent avec leurs roues » contre ces chicanes



Pas de traversée cyclable matérialisée. N'est-il pas surprenant de rendre prioritaire une entrée / sortie de parking ?

[Voir page 3](#)

- Toison d'Or > Zenith
- Zenith > Pôle Santé



La configuration incite à contourner la chicane en passant par la plateforme

[Voir page 3](#)



Résolution à l'étude

Pas de traversée cyclable !

En liaison avec l'extension de la zone Valmy, ce carrefour va être réaménagé...

- Pôle Santé > Giroud

audit à venir...#

- Giroud > Valmy

audit à venir...#

Retour : de Valmy à Foch-Gare

Dans cette partie, certaines situations rencontrées à l'aller peuvent être de nouveau évoquées lors du retour non pas pour forcer le trait mais plus simplement pour aider le lecteur à mieux se repérer dans le parcours.

- Valmy > Giroud

audit à venir...#

- Giroud > Pôle Santé

audit à venir...#

- Pôle Santé > Zenith

audit à venir...#

- Zenith > Toison d'Or

- Toison d'Or > Europe

- Europe > Nation



Résolution prévue

Quel est le statut de cette allée (à droite, la rue Paul Verlaine) ?

C'est une piste cyclable. La signalisation devrait être ajoutée.



Résolution à l'étude

Dans des conditions de mauvaise visibilité, un cycliste rapide pourrait être surpris par les barrières, la position du logo « vélo » le dirige directement sur l'obstacle (au niveau de allée de Pouilly sur la gauche)

Des dispositifs retro-réfléchissants pourraient être posés.



Résolution prévue

Signalisation horizontale du « cédez le passage » absente.

Elle sera réalisée.



Résolution prévue

Position inappropriée du panneau « cédez le passage » et signalisation horizontale absente.

Le panneau « cédez le passage » ne peut être déplacé sur la gauche car c'est un espace de « giration » pour les camions.

▪ Nation > Junot



Résolution prévue

Même problème de cohérence entre la signalisation verticale et horizontale du « cédez le passage ».

Voir page 3

De plus, un piéton, par exemple mal voyant, qui entame la traversée de la rue Jean Poncelet en empruntant la partie gauche du passage piéton se retrouve directement sur la piste cyclable (la séparation, bande grise, est mal positionnée).

La bande grise devrait être légèrement décalée vers la gauche.

▪ Junot > Drapeau



Même problème de cohérence entre la signalisation verticale et horizontale du « cédez le passage ».

[Voir page 3.](#)

▪ Drapeau > République



Stationnement en épi : la partie arrière des véhicules a une forte tendance à empiéter sur la piste cyclable.

[Le problème n'est pas jugé « crucial ».](#)



Positions correctes de la signalisation verticale et horizontale du « cédez le passage » !
Mais un « vrai » trottoir traversant (sans passage piéton ni bande podotactile) aurait sans doute pu faire l'affaire ici.

[Voir page 3.](#)



Traversée rue Auguste Fremiet : Un cycliste qui suit la trajectoire indiquée par les pictogrammes vélo arrive directement sur la bordure du trottoir !

[Les logos vont être repositionnés.](#)



Pour rejoindre l'avenue Garibaldi, un cycliste, qui se fie à la direction indiquée par le logo vélo, risque de tracer son chemin en ligne droite et de... sauter le trottoir !

Des logos vont être ajoutés.



Signalisation horizontale du « cédez le passage » absente.

Elle va être ajoutée.

▪ République > Godrans



Encore une belle occasion d'installer un « vrai » trottoir traversant !

Voir page 3.

▪ Godrans > Darcy



Même remarque que lors de l'audit de la ligne T1, le cycliste est livré à lui-même pour essayer de rejoindre l'avenue Foch sans descendre de son vélo et sans commettre d'infraction. Mais existe-t-il une solution ?

Voir page 6.

▪ Darcy > Foch-Gare



Résolution prévue

Cette aire piétonne n'est-elle accessible qu'aux cyclistes riverains ? Sa sortie n'est pas signalée aux usagers (voir en annexe).

La signalisation va être mise à jour (ajout de « sauf cycles ») ; quant à la sortie d'aire piétonne voir à la page 3.

Annexes

Code de la route, article R110-2

-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 R. 431-9, 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 sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation.

Instruction interministérielle sur la signalisation routière, Article 63-3 – Aire piétonne (modifié par l'arrêté du 6 décembre 2011)

1 - La **signalisation des aires piétonnes** définies conformément à l'article R.110-2 du code de la route est assurée au moyen du panneau B54.

Ce panneau est exclusivement implanté en signalisation de position. Il peut être complété par les panonceaux M11b1 indiquant la période durant laquelle le statut d'aire piétonne s'applique à la voie ou M11b2 pour signaler les règles particulières de circulation dans l'aire piétonne prises par l'autorité compétente (cf. art. 411-3 du code de la route).

2 – La signalisation de fin d'aires piétonnes est assurée au moyen d'un panneau implanté exclusivement en signalisation de position. A chacune des sorties d'une aire piétonne est mis en place un panneau B55 de sortie de zone, ou B30 d'entrée de zone 30, ou B52 d'entrée de zone de rencontre, ou EB20 de sortie d'agglomération. Le panneau B55 ne doit pas être complété par un panonceau.

(Source : http://www.equipementsdelaroute.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/IISR_4ePARTIE_VC20120402_cle5682aa.pdf)

Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (Article 117-4)

B. - Lignes complétant le panneau « Cédez-le-passage » (AB3a)

La ligne transversale est constituée par une ligne discontinue de 50 cm de large et de modulation T2.

Cette ligne s'étend sur toute la largeur des voies affectées à la circulation des véhicules qui doivent céder le passage. Elle ne doit jamais être tracée en l'absence du panneau correspondant sauf dans le cas prévu à l'article 42-10. Elle marque la limite de la chaussée prioritaire.

[...]



Source : http://www.equipementsdelaroute.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/IISR_7ePARTIE_vc20120402_cle531247.pdf

Code de la route, article R110-2 (notion de « trottoir traversant »)

I.-Les véhicules doivent, sauf en cas de nécessité absolue, circuler sur la chaussée.

[...]

Ils peuvent également le [le trottoir] franchir pour rejoindre une autre chaussée s'il existe un aménagement à cet effet.

[...]

Documentation Certu (extrait) sur la notion de « trottoir traversant »

[...] Le trottoir traversant donne au piéton une vraie continuité de cheminement et un confort de déplacement. En effet, il revient au conducteur d'assurer la sécurité du piéton (pas de mise en danger, et allure du pas du véhicule), car il franchit alors un trottoir. Cet aménagement a vocation à favoriser les déplacements pédestres, et à faciliter également le déplacement de toutes les personnes à mobilité réduite. Le trottoir traversant étant un trottoir, il offre les mêmes avantages au piéton, et impose les mêmes règles aux autres usagers (cyclistes, deux roues motorisés, automobilistes, chauffeurs)...

Le piéton est davantage en sécurité car il reste sur un espace qui lui est propre. Ce n'est plus le piéton qui traverse la rue secondaire mais le véhicule qui traverse le trottoir.

Pas de marquage spécifique : le trottoir traversant est aménagé sans marquage (ni de ligne de stop, ni de ligne de cédez-le-passage), l'aménagement devant se comprendre directement par les conducteurs de véhicules qui le franchissent.

[...]

Source : http://www.voirie-pour-tous.info/sites/wir-people.com/IMG/pdf/Fiche02-Le_trottoir.pdf

