

# La Bulle

publiée par l'association

Ensemble à Vélo dans l'Agglomération Dijonnaise membre de La FUBicy

Sept 2009

N°40



## Editorial

Dijon avec son tramway et son nouveau PLU<sup>1</sup> va changer de visage à court et moyen terme. EVAD s'est impliquée et s'impliquera encore dans les débats autour de ces grands projets. En effet nous souhaitons que ceux-ci intègrent au mieux la nécessité de développer les modes doux de déplacement, vélo en tête bien sûr !

Nous nous sommes ainsi exprimés lors de l'enquête publique tramway (page 2). Nous contribuerons aussi au débat autour du PLU notamment lors de notre désormais traditionnelle conférence de novembre qui cette année aura pour thème « urbanisme et mobilités douces » (à l'amphi Drouot le jeudi 19 novembre 2009 à 20h)

Nous intervenons aussi auprès des municipalités pour qu'à partir de juillet 2010, conformément au décret de juillet 2008, les doubles sens cyclables soient effectivement généralisés à toutes les zones 30 et pour que celles-ci soient aménagées de façon cohérente et enfin respectées !

Mais tous ces changements à venir, si profonds soient-ils, seraient de peu d'effet si les comportements des uns et des autres restaient identiques à ceux des dernières décennies. La rue ne doit plus être considérée comme un simple tuyau à faire circuler des automobiles ! La rue doit désor-

mais (re)-devenir accueillante pour tous ses usagers, ce qui est encore loin d'être le cas (page 4) et pour tous les types d'usages, quand reverrons-nous les enfants jouer sur les trottoirs ? Automobilistes, acceptons et respectons la présence des piétons, des cyclistes dans la rue ! Cyclistes, n'effarouchons pas les piétons notamment les plus « sensibles » d'entre eux, enfants, personnes âgées ou à mobilité réduite !

Et enfin, avant chaque déplacement, réfléchissons et choisissons le mode le plus approprié compte tenu de nos propres intérêts (confort, efficacité, économie...) mais aussi des urgences environnementales et climatiques.

**Sans attendre, préparons nous à changer avec la ville !**

En organisant le challenge « à vélo au travail », en participant à l'opération « j'y vais autrement » (Bulle n°39), en menant une campagne permanente pour une ville apaisée (page 8), l'association EVAD essaie de contribuer à ces nécessaires changements de comportement. Pour cela, elle compte aussi sur chacun de ses adhérents afin de diffuser largement ses idées et enrichir sa réflexion.

EVAD

### Editorial

Page 1

### Tram

EVAD enquête

Page 2 et 3

### Accident

Quand ça va mal

Page 4

### Quizz

Questions & réponses

Page 5

### On n'aime

Ou on n'aime pas . . .

Page 6

### Nos images

Des balades

Page 7

### La semaine de la...

...mobilité

Page 8

### FDV 2009

Fête Du Vélo 2009

Page 9

### Code de la route

Rappels

Page 10

### Vos courriers

Nos courriers

Page 11

### Petites annonces

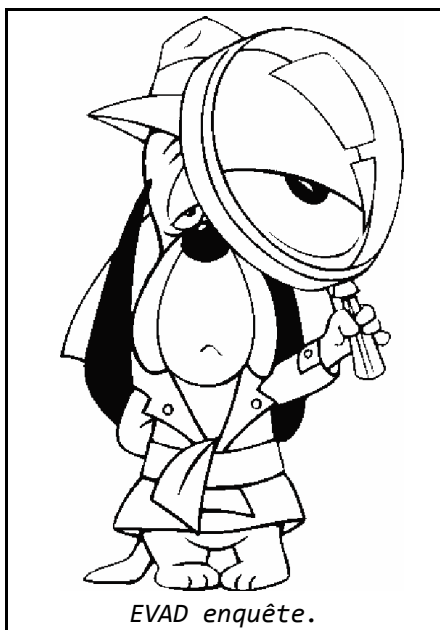
Page 11

### A vos agendas

Page 12

<sup>1</sup> Plan Local d'Urbanisme (ex POS !)

## Contribution d'EVAD à l'enquête publique tramway - juin 2009



EVAD enquête.

Dans le cadre de l'enquête publique pour la construction de deux lignes de tramway qui s'est déroulée en juin, EVAD a fait parvenir sa contribution au commissaire enquêteur. Nous en donnons ci-dessous le contenu essentiel. Le document complet est accessible sur notre site : [http://evad-dijon.fr/article.php3?id\\_article=508](http://evad-dijon.fr/article.php3?id_article=508).

EVAD a dès le début du projet exprimé sa satisfaction de voir l'agglomération dijonnaise vouloir se doter d'un moyen de transport en commun respectueux de l'environnement, moderne, efficace, évolutif. En effet, la mise en service d'un tram devrait conduire à un espace urbain plus agréable et plus accessible pour tous ses usagers et à un accroissement significatif de la part modale du vélo et des modes doux en général, mais cela nécessite :

- l'accélération du développement d'un réseau cyclable structurant
- l'amélioration de la continuité du réseau existant
- la densification du maillage du réseau secondaire

- le développement de l'intermodalité vélo-transports en commun (TER, bus « Transco », tram, bus urbains)

- la réduction de la pression de l'automobile et un apaisement généralisé de la circulation dans tout l'espace urbain avec comme conséquences, la restitution d'une part importante de cet espace aux modes de déplacements doux (marche, vélo...) tant dans l'hypercentre et le centre ville, que dans les quartiers de la ville centre ou des autres communes de l'agglomération et l'amélioration de la sécurité des cyclistes et des piétons notamment les plus vulnérables d'entre eux (enfants, personnes âgées ou à mobilité réduite).

Nous avons exprimé un certain nombre de remarques et suggestions afin que les objectifs précédents soient atteints.

### Aménagements cyclables

Nous avons constaté avec satisfaction que la grande majorité des rues où passera le tram sera pourvue d'aménagements cyclables. Cependant certaines (rues du Docteur Remy et de l'Arquebuse, une partie de l'avenue Jean Jaurès / Rolland Carraz, boulevards Henri Camp et des Valendons) en sont dépourvues. Cela n'est pas conforme à la loi<sup>1</sup> !

1 Article L. 228-2 du code de l'environnement. Nous avons regretté que les

aménagements cyclables envisagés ne soient pas plus souvent bidirectionnels de part et d'autre de la plateforme du tram et que la solution retenue de façon très générale ait été un aménagement au niveau du trottoir. Cela pose de nombreux problèmes de sécurité (aux intersections et lors de la réinsertion dans le flux normal de circulation) ainsi que des problèmes de cohabitation avec les piétons. De plus selon la loi<sup>2</sup>, la limite

entre les espaces réservés aux piétons et aux cycles doit être clairement visible ou détectable, cet aspect n'est pas du tout abordé en l'état actuel du projet.

<sup>1</sup> Article L. 228-2 du code de l'environnement.

<sup>2</sup> Loi du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes »

## Contribution d'EVAD à l'enquête publique tramway - juin 2009

### Intermodalité



La question de l'accueil des vélos dans les rames n'est pas évoquée par le dossier. Cette possibilité existe,

sous certaines conditions, dans la plupart des réseaux de tramway des grandes villes françaises (Montpellier, Bordeaux, Strasbourg...)

Nous nous sommes étonnés de l'absence de « pôles de service vélo » à certains points « stratégiques » (place de la République, terminus de Chenôve). Nous avons regretté l'insuffisante prise en compte du rabattement à vélo vers le tram à partir de Saint-Apollinaire et des communes du sud de l'agglomération (Marsannay, Couchey). Le

rôle que pourrait jouer la future liaison Dijon-Beaune par véloroute n'est pas évoqué !

L'accès des vélos de la gare de Dijon ne sera pas satisfaisant : mélange des vélos au flux dense des piétons sur l'avenue Foch (la plateforme du tram accessibles aux véhicules dans cette rue, le sera-t-elle aussi aux vélos ?), absence d'aménagements prévus dans la rue Albert Rémy (pas de double sens cyclable !) ainsi que dans les rues Millotet et Guillaume Tell.

### Circulation automobile



La réalisation du tramway va induire des reports de circulations. Pour limiter leurs effets sur la qualité de vie dans les quartiers

concernés, il serait souhaitable que soit envisagée la généralisation des zones 30 à tous ces quartiers. La hiérarchisation des voies abordées dans le dossier ne fait malheureusement aucune allusion à la question de la vitesse, pas plus qu'il est envisagé la disparition des axes à 2x2 voies (à Quetigny notamment). L'agglomération ne semble pas vouloir se saisir de l'opportunité du tram pour devenir exemplaire en matière de vitesse apaisée.

Nous souhaitons que l'agglomération profite de la période des travaux pour mettre en place un système de prêts de vélos de longue durée (gratuit ou presque) comme cela a été fait à Bordeaux. Cela aura le double intérêt de limiter l'impact des travaux sur la circulation et de faire découvrir l'efficacité de ce mode de déplacement à un grand nombre d'habitants !

### Le saviez vous?

Une carte des aménagements cyclable dans l'agglomération est disponible. Vous pouvez la retirer au Grand Dijon, ou à la Maison des Associations pendant les permanences d'EVAD.

Premier mercredi du mois de 17h00 à 18h30.  
(Moyen mnémotechnique : c'est le jour des essais de sirènes)

## Le rapport d'accidentologie 2008

### Une dégradation inquiétante !

Chaque année au printemps les services de la ville publient un bilan des accidents<sup>1</sup> de la circulation survenus à Dijon au cours de l'année précédente.

Le dernier rapport sur l'accidentologie dijonnaise montre que la tendance à l'augmentation des accidents amorcée en 2006 s'est malheureusement poursuivie en

n'est pas étonnant puisque les relevés de vitesse automatisés faits par les services de la ville montrent que dans les rues Diderot, Chabot-Charny et beaucoup d'autres, plus de 3 conducteurs sur 4 ne respectent pas la limitation de vitesse ! Pour 20% des accidents un refus de priorité (notamment au détriment des piétons) en est l'origine principale.

teint son niveau le plus bas depuis 2002. En 2008 on a relevé 9 accidents supplémentaires. Lorsqu'on pourra disposer de statistiques plus complètes, on constatera que cette légère augmentation est sans commune mesure avec l'augmentation du trafic vélo dans la ville notamment du fait de la mise en service des vélodis. Sur les 33 cyclistes accidentés, seuls 4 ont dû être hospitalisés (c'est le taux le plus bas de toutes les catégories d'usagers !). En 2008 comme en 2007, le caractère non accidentogène des doubles sens cyclables est encore confirmé.



2008 : 300 accidents en 2006, 311 en 2007 et 330 en 2008, on retrouve un niveau voisin de celui de 2004 !

Si les causes de cette dégradation ne sont pas simples à déterminer, le rapport indique cependant quelques indications assez conformes à ce que ressentent les cyclistes au quotidien. Dans plus de 23% des accidents une vitesse excessive est en cause, cela

La situation des piétons ne s'améliore pas loin de là. Avec 70 accidents en 2008, ils paient toujours un lourd tribut à la vitesse en ville. Le nombre des victimes est en hausse depuis 2006 Même si la gravité de leurs blessures est à la baisse, elle reste de loin la plus élevée parmi toutes les catégories d'usagers de la rue.

En 2007 le nombre d'accident de cycliste (24) avait at-

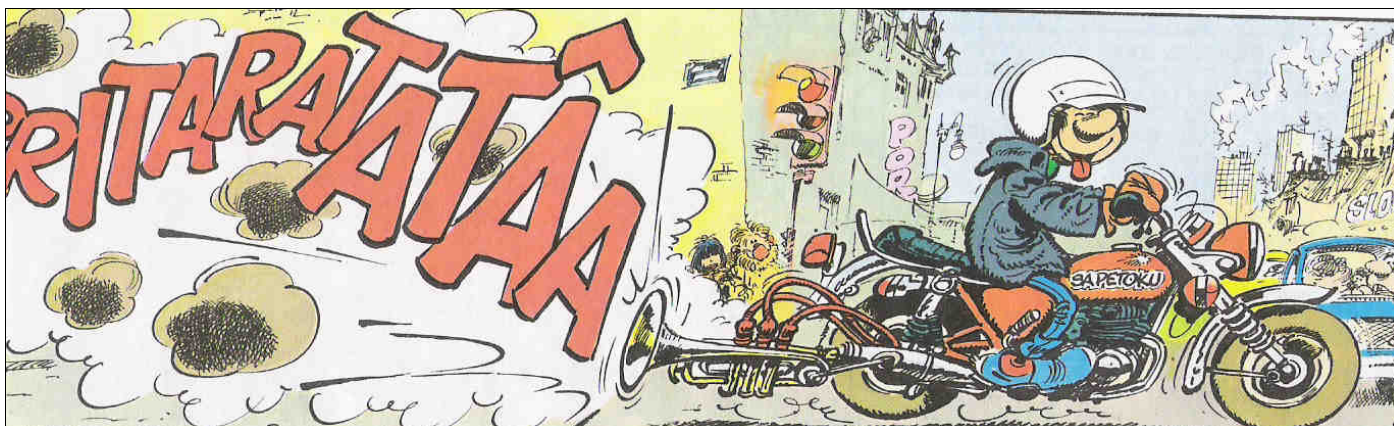
Cette dégradation de la sécurité dans les rues de la ville notamment pour les piétons est inacceptable ! Dijon ne pourra se prévaloir du titre de « première ville écologique de France » avec un tel bilan ! Des mesures courageuses s'imposent : campagne d'information sur inutilité et dangers de la vitesse en ville et sur le respect des usagers non motorisés, aménagements de voiries cohérents avec la modération de la vitesse (réduction des largeurs de chaussées, suppression des longues lignes droites, extension des zones 30) et bien sûr... sanctions.

1 Seuls les accidents ayant occasionné des blessures, avec ou sans hospitalisation, sont pris en compte

La Bulle, c'est votre journal!

Envoyez nous vos avis, vos coups de cœur, vos coups de gueule, vos photos.  
La Bulle est faite par et pour les cyclistes urbains du Grand Dijon.

## Quizz sur les accidents à Dijon en 2008



### Un quizz qui va faire du bruit!

**« Les cyclistes représentent un danger pour les piétons »**

**FAUX**, seul deux accidents ont impliqué un cycliste et un piéton. La présence de cyclistes sur les trottoirs n'est donc pas accidentogène, il n'en reste pas moins vrai qu'elle génère un réel sentiment d'insécurité pour les piétons « fragiles » (enfants, personnes âgées ou à mobilité réduite) et peut constituer un obstacle à leur légitime besoin de mobilité. Cyclistes et... automobilistes doivent respecter les trottoirs.

**« Pour sécuriser les traversées de rues, il faut multiplier les passages piétons »**

**FAUX**, sur les 70 accidents de piétons, 31 ont eu lieu sur un passage piéton dit parfois à tort « passage protégé » ! La situation dijonnaise est conforme à la situation nationale ! Rappelons que depuis août 2008, le code de la route impose à chaque conducteur de « faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables » (art R412-6).

**« Depuis 10 ans, la sécurité routière s'améliore régulièrement ! »**

**VRAI**, au niveau national (avec cependant une certaine stagnation de la baisse depuis 2006) mais **FAUX** en milieu urbain comme à Dijon où le nombre d'accidents est en hausse depuis 2006 : la tolérance flagrante pour le non respect des limitations de vitesse dans la ville n'est sans doute pas étrangère à cette situation !

**« Il y a de plus en plus de vélos, les accidents vont se multiplier »**

Lorsque nous disposerons de statistiques complètes sur la réalité du trafic vélo à Dijon, on constatera que cela est **FAUX** comme cela se vérifie partout notamment à Lyon et Paris : la faible augmentation du nombre d'accidents constatés après la mise en service de vélos en libre service est sans commune mesure avec l'augmentation du trafic vélo. Mais bien sûr, il faut continuer à oeuvrer pour que le vélo se développe sans que les accidents augmentent !

**« Protégés par aucune carrosserie et en général sans casque en ville, les cyclistes ont des accidents particulièrement graves »**

**FAUX**, seuls 12% des cyclistes accidentés (4 sur 33) ont dû être hospitalisés ! Pour les cyclomoteuristes ce pourcentage est de 19%, pour les piétons il est de 28% !

**« Les cyclistes ont les accidents qu'ils méritent ! »**

**FAUX**, sur les 33 accidents ayant impliqué un cycliste, seuls 12 d'entre eux, soit 36%, ont eu pour présumé responsable le cycliste. Ce pourcentage est de 59% pour les cyclomoteuristes et de 69% pour les automobiles !

Les réponses aux questions de cette page s'appuient sur le bilan de l'accidentologie dijonnaise en 2008 qui recense les accidents ayant causé des blessures (avec ou sans hospitalisation)

# Nouveaux aménagements: on n'aime, on n'aime pas . . .



Aménagement du rond-point à l'extrémité sud du boulevard Bernard Palissy

Conformément à l'article L. 228-2 du code de l'environnement, la transformation du carrefour à feux en rond point a été l'occasion de réaliser un aménagement cyclable. Certes, pour le moment il se trouve un peu isolé mais on espère qu'il sera bientôt raccordé à la piste cyclable prévue sur ce boulevard...

Si tous les aménageurs de l'agglomération pouvaient suivre cet exemple...



Les cyclistes « tortues » aiment la place Saint Exupéry

Les aménageurs ont l'habitude de parler de cyclistes « tortues » (lents, craintifs) et de cyclistes « lièvres » (rapides, aguerris, aptes à affronter si nécessaire une circulation dense !). Les aménagements sont en principe conçus en pensant aux « tortues ». C'est effectivement le cas du rond point St-Exupéry : on peut désormais en faire le tour dans la plus grande sécurité mais il faut s'armer de patience ! Les « lièvres » ont toujours la possibilité de traverser ce rond point (le plus fréquenté de la ville) en s'insérant dans la circulation normale car l'aménagement cyclable n'est bien sûr pas obligatoire (voir la Bulle n°39) !



On n'aime pas la stigmatisation des cyclistes

Au début de la voie verte reliant Plombières-les-Dijon au lac Kir via les jardins, un panneau (non standard !) incite les cyclistes, et eux seuls, à la prudence vis-à-vis des piétons mais un autre autorise les véhicules (en principe seulement ceux des riverains mais il manque le panneau réglementaire) à circuler à 30 km/h !

En tant que piétons, préférez-vous être percuté par un cycliste ou par une automobile roulant à 30km/h ?

(un courrier a été adressé à la mairie de Plombières, voir sur le site)



On aime la prise en compte de nos propositions (pas toutes !) par les services de la ville de Dijon

Nous rencontrons régulièrement les services de la ville de Dijon pour présenter nos propositions en vue de faciliter les déplacements quotidiens des cyclistes. Beaucoup d'entre elles sont prises en compte (elles seront bientôt en ligne sur le site avec les réponses...) Ainsi dans la rue Claude Bazire, la prolongation de quelques mètres de la bande cyclable évite désormais aux cyclistes de se faire « serrer » au moment de l'insertion dans le boulevard Carnot. Bien sûr, ce serait encore mieux si des aménagements cyclables existaient sur ce boulevard...



Les cyclistes « tortues » l'aimeraient encore plus si...

...comme les piétons, ils pourraient disposer de boutons poussoirs accessibles pour déclencher un clignotant et protéger ainsi leur traversée !

➔ flèche jaune : bouton poussoir accessible aux piétons

➔ flèche verte : absence de bouton poussoir accessible aux cyclistes !



On n'aime pas ce sens unique sans double sens cyclable

Un aménagement à l'essai rue du Faubourg Saint-Martin à Fontaine-les-Dijon crée un sens unique en zone 30 mais ne prévoit pas de double sens cyclable...

Un courrier a été adressé à la mairie de cette commune (voir sur notre site)

# Les balades en images



De 04 70 00 92  
FVAD  
www.fvad-dijon.fr

Comme chaque 2<sup>ème</sup> jeudi du mois à 19h à l'heure locale !

**balade à vélo**  
"Cyclistoyennes, cyclistoyens,  
pedalons  
pour la vélorution française !"

**jeudi 9 juillet 20h00** / 21h30

départ **place de la Libération** arrivée place F. Rude  
- le verre de la citoyenneté ! -

Pour l'**abolition des privilèges de l'auto,**  
...instaurons le **code de la rue !**

De 04 70 00 92  
FVAD  
www.fvad-dijon.fr

Comme chaque 2<sup>ème</sup> jeudi du mois à l'heure locale !

**balade nocturne**  
"Ensemble à vélo,  
fêtons le temps des cerises"

**jeudi 11 juin - 20h**

départ **place de la Libération** arrivée place F. Rude 21h30  
- la poignée de de l'amitié -

"Le vélo,  
c'est la cerise sur le gâteau  
d'un urbanisme durable"

De 04 70 00 92  
FVAD  
www.fvad-dijon.fr

Comme chaque 2<sup>ème</sup> jeudi du mois (à l'heure locale)

**balade nocturne**  
"Dijon au mois d'août, c'est  
encore mieux à vélo !"

**jeudi 13 août à 20h00**

départ **place de la Libération** arrivée place F. Rude 21h30  
- le verre de l'amitié -

"Même en été, la nuit à vélo,  
voir et être vu c'est vital,  
cyclistes brillez !"

De 04 70 00 92  
FVAD  
www.fvad-dijon.fr

Comme chaque 2<sup>ème</sup> jeudi du mois à l'heure locale !

**balade nocturne**  
"C'est décidé, cette année,  
je vais à vélo au travail !"

**jeudi 10 sept. à 20h00**

départ **place de la Libération** arrivée place F. Rude 21h30  
- le verre de l'amitié -

"Pour le boulot,  
moins d'autos en solo, plus de vélos,  
tout le monde y gagne !"

## Semaine de la mobilité

### Challenge "à vélo au travail" 2009 : le palmarès !

SEMAINE DE LA MOBILITÉ  
**CHALLENGE**  
À VÉLO AU TRAVAIL  
16-18 septembre 2009

Dans le cadre de la Semaine de la mobilité, avec les parrainages du Conseil Régional de Bourgogne, d'Alterre Bourgogne et de la SNCF-Bourgogne Franche Comté, le Grand Dijon et l'association EVAD ont organisé la seconde édition du challenge « à vélo au travail » destiné aux entreprises et administrations. Il s'agissait pour celles-ci d'inciter leurs salariés ou employés à utiliser le vélo pour aller au travail les 16, 17 et 18 septembre dernier.

Le mardi 22 septembre, dans les locaux du Grand Dijon, en présence de Catherine Hervieu (vice présidente chargée des modes de déplacements doux et alternatifs) et des représentants des partenaires et des

participants, l'association EVAD a présenté le bilan de l'opération et proclamé le palmarès.

A travers les huit structures qui ont participé à ce deuxième challenge, ce sont 2700 personnes qui ont été sensibilisées sur leur lieu de travail à la nécessité d'adopter des modes de déplacements durables parmi lesquels figure en bonne place le vélo !

Dans la catégorie des moins de 150 employés, bien que l'association Alterre-Bourgogne ait beaucoup progressé par rapport à 2008, c'est la Direction régionale de l'environnement (DIREN) qui, avec près de 30% de cyclistes parmi sa quarantaine d'employés, emporte de nouveau la première place.

La catégorie des plus de 150 employés a vu la première participation des Caisses primaire et régionale d'assurance maladie et de deux nouveaux établissements SNCF. La Banque Postale, avec plus de 8% de

ses 500 employés venus à vélo au travail, fait encore mieux que l'an passé mais est pourtant devancée cette année par l'EVEN-Bourgogne (SNCF) qui, avec 17% de cyclistes parmi ses 160 employés, remporte brillamment ce challenge !

Tous ont reçu à titre de récompense symbolique de magnifiques avertisseurs sonores pour bicyclette et tous ont été encouragés à poursuivre leurs efforts en faveur de l'usage du vélo. L'association EVAD a ainsi particulièrement salué l'installation de parkings à vélos et la mise à disposition de douches pour les cyclistes (notamment à La Banque Postale et à la SNCF).



### Conférence de presse commune FNAUT et EVAD du 21 septembre 2009



Partageant de nombreux objectifs en matière de mobilité, la FNAUT-Bourgogne (Fédération Nationale des Usagers des Transports) et EVAD ont décidé, pour la première fois, de tenir le 21 septembre 2009 une conférence de presse commune (\*).

Elles ont présenté à la presse un certain nombre de mesures pour « l'apaisement

de la circulation motorisée » dans l'agglomération. Elles estiment en effet urgent d'enrayer la hausse, constatée depuis 2006, du nombre d'accidents corporels de la circulation dans Dijon

*« Le tramway arrive à Dijon, profitons-en pour apaiser enfin la ville ! »*

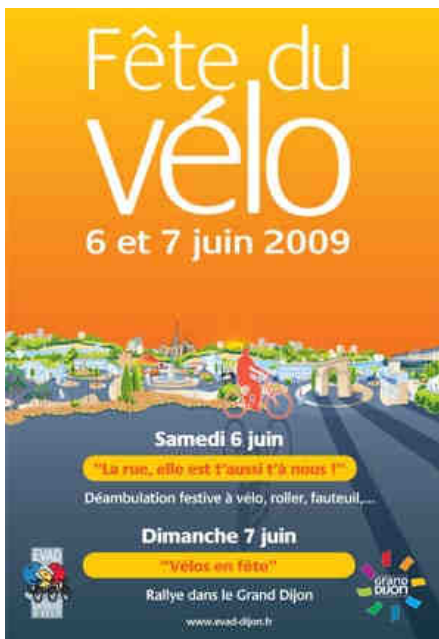
afin de permettre aux modes de déplacements doux (marche à pieds, vélo, ...) de se développer dans la sécurité. Parmi leurs propositions figurent notamment : la lutte

contre la vitesse excessive en ville, la généralisation des zones 30 à tous les quartiers, un nouveau plan de circulation et, à l'occasion des travaux du tramway, la création d'un service gratuit de prêt de vélo de longue durée pour les habitants de l'agglomération (le détail des propositions est accessible sur le site d'EVAD).

(\*). Elles ont aussi décidé d'une adhésion croisée : la FNAUT-Bourgogne a adhéré à EVAD et EVAD a adhéré à la FNAUT-Bourgogne !



## La fête du vélo 2009



Après le mauvais souvenir de l'édition 2008, on s'était vraiment donné beaucoup de mal, à EVAD, pour que la Fête du Vélo 2009 soit une réussite.

Nous étions tombés d'accord pour penser que la traditionnelle « déambulation cycliste » du samedi, mi-revendicative, mi-festive, cela ne suffisait pas vraiment.

D'où l'idée d'innover en proposant (prioritairement) à nos adhérents une animation inédite pour le dimanche : le rallye « vélos en fête ».

Nous avons pensé qu'ils aimeraient se retrouver pour parcourir de façon conviviale et quelque peu originale Dijon et ses environs immédiats.

Nous nous étions dit aussi que cela valait le coup de doter ce jeu de prix de qualité : des vélos, une remorque-caddie, des accessoires...

Nous avons sollicité l'aide du « Grand Dijon », qui avait répondu présent, nous accordant une aide financière indispensable pour mener à bien le projet.

Nous avons obtenu que plusieurs vélocistes viennent présenter leurs produits, dans un village vélo bien sympathique, et nous aident en offrant de nombreux lots. Le projet était ambitieux, et bien des bonnes volontés avaient été sollicitées pour y participer, et mettre en place une organisation bien calée, car nous voulions vraiment que « tout soit pour le mieux ». Que de démarches, de réunions préparatoires, que de soucis et de tracasseries... Mais qu'importe, puisqu'on y croyait !



Et puis...

Une météo instable (on a bien cru en début de matinée que la fête du vélo allait se transformer en « fête à la grenouille », avant que le soleil ne revienne), un calendrier sans doute inopportuniste, et peut-être aussi, pourquoi ne pas l'avouer, une erreur de jugement de notre part, ont fait que ce beau projet n'a pas eu le succès que l'on en espérait : une soixantaine de participants au rallye, c'était bien modeste, et parmi ceux-ci, très peu

d'adhérents d'EVAD.

Alors, à l'heure du bilan, que doit-on en penser ? Faut-il rester optimiste, et se dire que la prochaine fois (si toutefois il devait y en avoir une...), le succès sera là, et que nos amis cyclistes seront présents en masse ?

Ou bien faut-il faire le constat que, sans un « matraquage » médiatique de grande envergure, il ne faut pas attendre grand chose.

Il serait sans doute utile que chacun d'entre nous, quel que soit son niveau d'implication dans l'activité de l'association, exprime ses attentes vis à vis de celle-ci et des actions qu'elle doit mener en priorité. Ainsi collectivement nous pourrions être encore plus efficaces pour défendre la cause des cyclistes urbains.



En tout état de cause et pour conclure sur une note positive, un très grand merci à toutes celles et tous ceux adhérents ou non à EVAD qui se sont tellement investis dans la préparation et la gestion de cette belle journée : le déroulement en a été impeccable, participants, et organisateurs, y ont pris un réel plaisir !

## Code de la route : *Ne pas confondre véloroutes et voies vertes !*

Alors que la voie verte est définie depuis 2004 dans le code de la route (article R110-2), la véloroute reste une notion purement « touristique » !

### VELOROUTES

« Les **véloroutes** sont des itinéraires pour cyclistes à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional national ou européen, reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions. Elles empruntent tous types de voies dont les voies vertes ».



Il n'existe pas de panneau spécifique signalant une véloroute ! Seuls des panneaux de jalonnement cyclables peuvent indiquer l'itinéraire.

### VOIE VERTE

Une **voie verte** est « une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ». Il s'agit donc « d'une chaussée indépendante en site propre et non d'une dépendance d'une voie existante : par exemple, un trottoir ne peut être considéré comme une voie verte ».



Il existe, depuis 2008 seulement, une signalisation spécifique pour les voies vertes : Ce panneau signale le début d'une voie verte non accessible aux cavaliers.



Dans le cas où la voie verte est accessible aux cavaliers un panneau supplémentaire doit le signaler explicitement.

Malgré la cohabitation piétons-cyclistes et à la différence de l'aire piétonne (voir La Bulle n°39), la voie verte n'impose pas au cycliste de rouler à la vitesse du pas, mais, selon le « principe de prudence » (art R412-6), il doit normalement « faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables ».

Le décalage entre l'apparition de la notion de voie verte dans le code de la route et celle du panneau correspondant fait que l'on trouve encore des signalisations « bricolées » dont le but était d'exprimer l'accessibilité réservée aux piétons et aux cyclistes. Ainsi, entre Dijon et Longvic le long de l'Ouche, on rencontre cette superposition de deux panneaux : Voir photo ci contre. Cette signalisation est **incohérente** puisqu'une voie cyclable est interdite aux piétons ! Ce type de signalisation est pourtant encore très fréquent le long de la voie verte entre Châlon et Mâcon.



Par décision de l'autorité de police compétente, une voie verte peut être autorisée à la circulation de certains véhicules motorisés (véhicules de service, de riverains), cela doit être

signalé explicitement par un panneau supplémentaire.

Dans une aire piétonne les véhicules motorisés autorisés à y circuler doivent le faire à la vitesse du pas, sur une voie verte est-il raisonnable de les autoriser à rouler à 30 km/h (voir l'article « on aime on n'aime pas » page 6) ?

Sources :  
<http://www.ecologie.gouv.fr/-Veloroutes-et-Voies-Vertes-.html>  
<http://www.certu.fr> et notamment la fiche technique « Véloroutes et voies vertes n° 8 »

## Courrier des lecteurs

### On nous écrit...

Mme Françoise S. de Talant :  
"Alors que Le Grand Dijon affiche son souhait de développer l'inter-modalité des transports, en particulier pendant cette « semaine de la mobilité » du 16 au 22 septembre 2009, j'ai fait le choix en tant que citoyenne éco-responsable de remplacer une des deux voitures de notre foyer par un vélo à assistance électrique, et je m'étonne de découvrir qu'il n'existe actuellement aucune solution possible pour garer

son vélo à la journée de manière sécurisée sur le parvis de la gare SNCF de Dijon, pourtant rebaptisé « pôle d'échanges multimodal » depuis les travaux :

-aucune solution proposée par la SNCF, le service d'abonnement vélo permettant de laisser en consigne fermée un vélo moyennant 10 euros par mois étant supprimé à compter du 30 septembre 2009, sans autre alternative que les arceaux en plein air sur le parvis du pôle d'échanges multimodal, sta-

tionnement de courte durée et non sécurisé, -aucune solution proposée par la société EFFIA gérant le parking auto-moto de la gare SNCF.

Or je vais travailler à compter du 1er octobre 2009 sur BESANCON en TER avec des AR DIJON/BESANCON quotidiens (sans mettre mon vélo dans le TER compte tenu des 3 marches à gravir pour pouvoir monter dans le train, mission impossible avec un vélo de plus de 20 kgs...) [...]"

### Réponse d'EVAD :

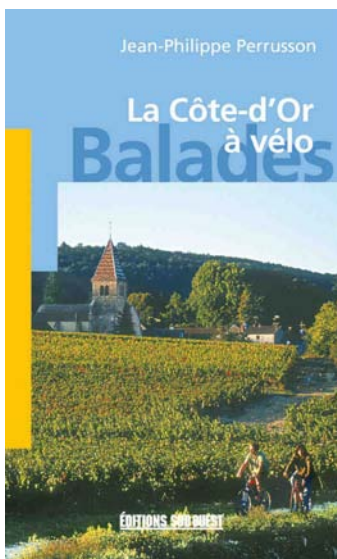
Nous ignorions la prochaine suppression de la solution de dépannage que constituait les quelques places en consignes.

Nous allons demander des explications à la SNCF. L'association EVAD suit depuis très longtemps la ques-

tion du stationnement des vélos dans les gares et en particulier en gare de Dijon. Si la Région a commencé la mise en place de parking sécurisés dans certaines gares (c'est fait à Nuits-St-Georges, en projet à Beaune et Chagny), la situation à Dijon devient de plus en plus problématique. En effet, les arceaux ne consti-

tuent pas une solution sécurisée pour le parking de longue durée. Il y a effectivement un projet de "vélostation" (parking sécurisé + services vélo) en gare de Dijon, cet équipement devrait se situer vers les loueurs de voitures. La date de réalisation reste floue. Le projet est lié à celui du tram.

## La sélection d'E.V.A.D.



Partez avec Jean-Philippe Perrusson (adhérent d'EVAD), à la découverte des paysages, du patrimoine et de la nature de la Côte-d'Or.

De la plaine de la Saône au Morvan, ce guide présente vingt-deux balades à vélo dans un département qui abrite l'un des vignobles les plus célèbres du monde.

Les balades proposées s'adressent à un public qui souhaite effectuer des sorties à vélo pour le plaisir sur des distances assez faibles - de 8 km (de l'Ouche au canal de Bourgogne) pour les plus courtes à 47 km (Le val Suzon) pour les plus longues - et avec le maximum de sécurité. Elles présentent toutes des points d'intérêt en terme de patrimoine naturel ou culturel, dans un environnement paysager de qualité.

Retrouvez ces livres : La Côte-d'Or à vélo (8,50€), l'Yonne à vélo (6,40€), la Saône et Loire à vélo (6,40€), et enfin les vignobles de Champagne à vélo (6,40€) aux Editions Sud Ouest. <http://www.editions-sudouest.com/>

## A vos agendas

Jeudi 22 octobre – 19h00

Le Grand Dijon à la rencontre des adhérents d'EVAD : Tram & vélo

Vendredi 30 octobre

Réservez votre soirée pour le premier CRITICAL MASS à Dijon

Info sur FACEBOOK :  
Last Gear Gang (Dijon Critical Mass)

Lundi 2 novembre – 18h00  
Conseil d'administration

Dimanche 8 novembre – 11h00

Balade à vélo  
RDV place de la libération

Jeudi 19 novembre – 20h00

Conférence  
"Urbanisme et mobilités douces"  
A l'amphithéâtre Drouot  
rue Chabot-Charny à Dijon  
(entrée libre !)

Mercredi 9 décembre – 18h30  
Conseil d'administration

Dimanche 13 décembre – 11h00

Balade à vélo  
RDV place de la libération

Les réunions du C.A. et l'assemblée générale sont ouvertes à tous les adhérents.  
RDV à la Maison des Associations – 2 rue des Corroyeurs – 21000 Dijon

Retrouvez tous les RDV à ne pas manquer sur <http://www.evad-dijon.fr/> Rubrique calendrier

## NE JETEZ PAS LA BULLE...

## DONNEZ LA !

Nous avons le regret de vous annoncer le départ brutal pour la Ville de Strasbourg de notre « **Monsieur Vélo** », Jean-Luc MARCHAL, **survenu à la fin de l'été**.

Depuis 2006, grâce à ses compétences et sa force de conviction il avait largement contribué à **défendre la cause du vélo** auprès des élus et des différents services de l'agglomération.

Nous allons intervenir pour que son poste soit maintenu.  
En effet, malgré des avancements indéniables en faveur du vélo, il resterait beaucoup de travail pour un successeur.

### La Bulle

Le journal d'EVAD

*Ensemble à Vélo dans L'Agglomération Dijonnaise*

EVAD est membre de la FUBicy :  
Fédération française des Usagers de la Bicyclette

<http://www.fubicy.org/>

Ont participé à cette Bulle :  
Marinette, Christian, Thierry,  
Françoise, Claire, Thomas.

Maison des Associations – boîte U7  
2 rue des Corroyeurs – 21000 Dijon

téléphone : 06 45 10 86 92

courriel : [evad@fubicy.org](mailto:evad@fubicy.org)

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



Cotisation annuelle Individuelle 10 €,  
familiale 15 €,  
étudiant, chômeur 5 €

Les adhésions sont valables de date à date  
Il est possible de cotiser pour deux années ou plus !

Avec votre (ré)adhésion, vous pouvez vous abonner à Vélocité la revue de la FUBicy : 5 numéros par an pour 16 € !

**Adhérer à EVAD, c'est se donner les moyens d'agir!**

La Bulle, journal mis en page sur un PC alimenté exclusivement en énergies renouvelables.  
[www.enercoop.fr](http://www.enercoop.fr)