

# La Bulle

publiée par l'association

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

Novembre 2010

N°43



## EVAD en images



### Editorial

Page 2

### Tram & Vélo

Concurrence ou ...

Page 3

### Fête du vélo

« Bonjour M. Le Maire... »

Page 4

### À vélo au travail

Le challenge

Page 5

### On aime,

Ou on n'aime pas ...

Page 6

### Double Sens Cyclable

En zone 30

Page 7

### Code de la route

Le piéton

Page 8

### Conférence

« Ville à 30... »

Pages 8 et 9

### Projet cyclable

à St Apollinaire

Page 9

On reconnaîtra, de bas en haut, trois photos de La fête du vélo de juin, deux de La balade aux Lampions de juillet, une du stand EVAD lors du Velotour et une de La balade lors des journées du patrimoine en septembre.

## Editorial

### Vigilance et proposition

Comme nous avons pu le vérifier en allant à la rencontre des maires des communes du Grand Dijon lors de la Fête du vélo (voir page 4), il y a un consensus pour admettre qu'il faut désormais faire de la place au vélo.

Est-ce à dire qu'il suffirait d'attendre pour que cela se fasse « naturellement » ? Est-ce à dire qu'une association comme la nôtre serait devenue sans objet ?

Certes non ! Pour s'en convaincre, on pourrait simplement regarder au delà de nos frontières où, même dans les pays les plus « cyclables » d'Europe, existent des associations d'usagers cyclistes structurées, puissantes et influentes. Mais regardons aussi dans notre agglomération !

Sans la vigilance de notre association et de quelques citoyens particulièrement attentifs, lors de l'élaboration de l'« écoPLU<sup>1</sup> » dijonnais et lors de l'enquête publique, les normes en matière de stationnement des vélos dans l'habitat collectif ou au sein des écoles primaires n'auraient probablement pas

été revues à la hausse par rapport à l'ancien PLU !

Vigilants nous l'avons été aussi lorsque, au moment de l'enquête publique tramway, nous nous sommes étonnés qu'un tronçon important de son trajet (une partie de l'avenue Jean Jaurès) n'était pas pourvu d'aménagement cyclable : celui-ci figure désormais sur les plans rendus publics récemment ! Nous avons aussi relevé que la question de l'accueil occasionnel des vélos dans les rames n'avait pas été abordée. Le commissaire enquêteur a formellement demandé au maître d'ouvrage que cette possibilité soit sérieusement étudiée (voir article page suivante).

Mais notre association serait « monoroue » si elle se contentait de cette attitude critique -même constructive-, elle doit aussi être une force de proposition. Et elle sait l'être !

Ainsi, dès les prémisses du projet de TCSP<sup>2</sup>, notre association a su saisir toutes les occasions pour proposer que lors des travaux soit mis en place - «comme cela été le

cas à Bordeaux » répétions-nous ! - un système de location de vélos de longue durée. Cela va devenir réalité sous peu ! Notre ténacité n'y est sans doute pas étrangère !

De même, constatant que les places de stationnement vélo manquaient place Grangier, nous avons proposé, notamment à l'occasion de nos « parkings éphémères », que des solutions soient trouvées non pas sur les trottoirs mais sur la chaussée : les plans de réorganisation de cette place montrent un parking vélo sur la chaussée devant la poste ! Nous l'attendons.

Notre association continuera donc à suivre avec vigilance les changements dans notre agglomération (voir page 7) et à faire inlassablement des propositions afin que les cyclistes y circulent de mieux en mieux, et de plus en plus nombreux. Pour le plus grand bien de tous, cyclistes ou non ! ●

1 Plan Local d'Urbanisme

2 Transport en Commun en Site Propre

3 Mise en conformité des Z30

## Annnonce de nos partenaires

### CYCLATYPIQUE, L'AUTRE FAÇON DE PÉDALER



**LOCATION VÉLO-COUCHE  
TRIKE / TANDEM / ÉLECTRIQUE**

Pour un weekend ou plus,  
venez découvrir la Bourgogne.

**10 % DE REMISE POUR LES ADHÉRENTS**

[www.cyclatypique.com](http://www.cyclatypique.com)

## Tram et vélo : concurrence ou complémentarité ?



Lorsque voici quelques mois, lors d'une réunion publique, a été posée à Monsieur le Président du Grand Dijon la question de savoir si les vélos seraient acceptés dans les voitures du tram, la réponse a fusé, immédiate et catégorique : « non ! ».

Un tel empressement à formuler le refus peut paraître surprenant dès l'abord, et ce pour plusieurs raisons.

La première, c'est qu'à notre connaissance du moins, aucune étude préalable n'a été conduite sur ce sujet. Cela peut paraître dommage, surtout si l'on accorde du prix à la concertation...

Ensuite, on peut se demander pourquoi on refuserait à Dijon ce qui est accordé dans plusieurs villes équipées d'un réseau de tramway, et non des moindres<sup>1</sup>. La preuve en est ici fournie par l'ima-



ge. Les photos ont été prises cet été à Bordeaux, en plein centre ville, en plein milieu de la journée. On y voit une charmante jeune maman entrant avec son vélo dans une voiture de tram, son enfant sur le siège arrière. Les autres usagers ne semblent pas s'émeouvoir d'une pratique largement admise sur ce réseau, puisque autorisée.

Comme on peut s'en douter, il ne s'agit pas d'un accès libre et permanent aux vélos. Certaines conditions sont à remplir, certaines règles à respecter (notamment de descendre du vélo pour monter dans le tram!). C'est bien le

moins, nous en convenons volontiers.

Enfin, et peut-être même surtout, si l'on veut vraiment que le futur tram de l'agglomération dijonnaise désengorge la circulation (et il semble qu'il y ait urgence), il va sans doute falloir aider tous ceux qui acceptent de renoncer à la voiture, ne serait que de temps en temps. Et parmi ceux-ci, il y aura certainement beaucoup de cyclistes, cela ne fait pas le moindre doute.

Alors, interrogeons-nous : Pourquoi ce «non!», péremptoire, immédiat, catégorique ? Pourquoi refuser de but en blanc ce que d'autres acceptent ? Pourquoi n'en parlerait-on pas –comme le demande le commissaire enquêteur dans son rapport (voir encadré ci-dessous)– entre personnes de bonne volonté, toutes désireuses de faire réussir un projet d'envergure, dont tant est attendu ? Pourquoi, pourquoi, pourquoi?

Gardons confiance, le tram roulera dans quelques mois, et d'ici là, nous avons encore le temps d'en parler. En gardant à l'esprit que le vélo en ville, ce n'est pas un problème, mais une solution ! ●

<sup>1</sup> Citons les villes françaises (par ordre alphabétique) : Angers, Bordeaux, Grenoble, Le Mans, Lille, Montpellier, Mulhouse, Orléans, Nantes, Rouen, Saint Etienne, Strasbourg.

Ce qu'en dit le **commission d'enquête** suite à l'enquête publique tramway de juin 2009 :  
*La commission recommande [...] que soit étudiée de manière approfondie l'idée que les vélos pourraient être tolérés dans le tramway en dehors des heures de pointes [...] C'est aussi grâce à cette tolérance que progressivement le nombre de véhicules automobiles diminuera. (Rapport volume 2, page 96)*

## Fête du vélo 2010, un beau succès !



Les 5 et 6 juin dernier, pour sa 14ème Fête du Vélo, EVAD avait choisi d'allier l'agréable à l'utile...

En trois balades (plus de 100 km parcourus à vélo et environ 200 participants au total), nous sommes allés à la rencontre des maires des 22 communes du Grand Dijon. Au tour du thème « Bonjour Monsieur le Maire ! Et le vélo, comment ça va chez vous ? », il s'agissait d'interpeler les maires sur leurs actions en faveur du vélo et de les informer que nous serons vigilants quant à la généralisation des doubles sens cyclables en zone 30 à partir

du 1er juillet 2010.

Pour la plupart des communes, petites ou grandes, que nous avons rencontrées<sup>1</sup>, la vitesse des véhicules motorisés reste encore un problème mal maîtrisé. Les zones 30, nombreuses, sont peu respectées, sans doute à cause d'aménagements trop hétérogènes, et certainement aussi à cause de leur éparpillement et de... l'absence de verbalisation ! Toutes ont exprimé la volonté de favoriser le développement de l'usage du vélo. Ainsi, aucune d'elles n'a manifesté d'opposition de principe aux doubles sens cyclables, mais malheureusement... les actes ne suivent pas toujours (voir article page 7) !

Au cours de ces 3 balades chacun a pu aussi constater que les liaisons intercommunales restaient particulièrement peu accueillantes pour les vélos voire carrément dangereuses. Les distances entre communes seraient pour-

tant tout à fait adaptées à l'usage de vélo comme l'a découvert Monsieur le Maire de Magny-sur-Tille qui, après nous avoir très chaleureusement accueillis dans sa mairie, nous a accompagnés à vélo jusqu'à Chevigny-Saint-Sauveur.

Le point fort de cette fête a été la soirée festive au parc des Cèdres à Quetigny : pique-nique en musique avec « Les oiseaux de passage » puis projection en plein air d'un documentaire sur le vélo grâce aux « Colporteurs ». ●

1 Sur les 22 communes du Grand Dijon, quinze nous ont reçus (Fontaine-les-Dijon, Ahuy, Hauteville, Daix, Talant, Plombière, Saint-Apollinaire, Quetigny, Chenôve, Ouges, Longvic, Neuilly, Crimolois, Magny-sur-Tille, Chevigny ; à souligner, les accueils particulièrement chaleureux et/ou approfondis à Fontaine-les-Dijon, Daix, Saint-Apollinaire, Ouges, Neuilly et Magny-sur-Tille). Trois se sont excusées (Marsannay-la-Côte, Fenay, Bresse-sur-Tille) et quatre n'ont répondu d'aucune façon (Perrigny-les-Dijon, Bretenière, Sennecey et... Dijon !).

## Velostation à la gare : des vélos enfin à l'abri !



Cela faisait au moins dix ans qu'EVAD demandait une solution de parking abrité et sécurisé pour les vélos en gare de Dijon-ville, c'est fait !

Depuis quelques jours, les abonnés (TER Bourgogne et Franche-Comté, SNCF grandes lignes et Divia) disposent de 176 places abritées, sécurisées et accessibles 7j / 7 pour garer leur vélo et cela

pour 70 € par an. Ainsi, les cyclistes abonnés qui n'ont pas besoin de vélo pour finir leur trajet, ne sont plus tentés de le monter dans le train par crainte de le retrouver en mauvais état le soir.

Nous saluons cette réalisation tant attendue. Elle s'ajoute à celles qui existent déjà dans les gares de Nuits-Saint-Georges, Beaune et Chagny.

Nous avons très récemment in-

terrogé la Région Bourgogne au sujet de la tarification de ce service ainsi que sur la possibilité de le rendre accessible, dans la mesure des places disponibles, aux usagers non abonnés. En effet, pour le moment, si ceux-ci souhaitent laisser leur vélo une journée ou plus à la gare, ils ne disposent toujours pas de solution de parking sécurisé ni même abrité !

## Challenge "à vélo au travail" 2010 !

La sensibilisation des employés à l'usage du vélo s'inscrit dans la durée.

Dans le cadre de la Semaine de la mobilité, le Grand Dijon et l'association EVAD ont organisé la troisième 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 durant deux journées, les 16 et 17 septembre.



Le 22 septembre, dans les locaux du Grand Dijon, en présence de Catherine Hervieu (vice présidente chargée des

modes de déplacements doux et alternatifs à l'automobile), des représentants de l'association EVAD et des participants, a été présenté le bilan de l'opération et proclamé le palmarès.

A travers les six structures qui ont participé à ce troisième challenge, ce sont plus de 2000 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 250 employés, c'est l'association ALTERRE-Bourgogne qui, cette année, arrive en tête en ayant réussi à faire pédaler presque la moitié de son effectif durant ces deux jours. La DREAL<sup>1</sup>, résultat d'une récente restructuration des services de l'Etat, a su mobiliser ses deux cents employés puisque 20% d'entre

eux ont utilisé le vélo pour aller au travail.

Dans la catégorie des plus de 250 employés, ce sont La Banque Postale et la SNCF (site gare Dijon-ville) qui, grâce à de nombreuses actions de sensibilisation, gardent la tête avec respectivement 12% et 10% de cyclistes. A noter que cette année, la CPAM<sup>2</sup> entre réellement dans la course puisque c'est près de 6% de son personnel qui a utilisé le vélo.

Tous ont reçu à titre de récompense symbolique de magnifiques avertisseurs sonores pour bicyclette. Ils se réuniront très prochainement pour mutualiser leurs bonnes idées pour favoriser l'usage du vélo. ●

<sup>1</sup> Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

<sup>2</sup> Caisse Primaire d'Assurance Maladie

## Semaine de la Mobilité : EVAD s'expose à la Toison d'Or !

Dans le cadre du « village mobilité et sécurité routière » qui, à l'initiative de la DREAL, s'est installé les 17 et 18 septembre au centre commercial de la Toison d'Or (Dijon), EVAD a tenu un stand. La remorque-caddy attelée à un vélo ainsi que le pack d'eau minérale dans la sacoche ont eu beaucoup de succès !



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

(Cette rubrique ne cherche pas à faire un bilan exhaustif de tous les nouveaux aménagements, elle est simplement l'expression de quelques « coups de gueule » ou « de cœur » éprouvés au hasard de déplacements au sein de l'agglomération ; amis lecteurs, n'hésitez pas à enrichir cette rubrique !)

### Gare de Dijon Ville



Est-ce un nouveau tronçon du tour de Bourgogne à vélo ? Non, il s'agit d'une simple bande, large de moins d'1,40 m et longue d'une vingtaine, que les aménageurs ont voulue signalée comme étant réservée aux piétons et aux cycles. Elle permet d'accéder notamment à la « vélostation » (voir page 4).

Malheureusement l'usage du panneau « voie verte » est totalement inapproprié ici (voir la Bulle 40 - sept 2009). Comme nous l'avons relevé à maintes reprises, un mésusage des panneaux nuit à la lisibilité de l'espace urbain et donc à l'adoption de comportements adaptés à un partage de cet espace entre les différents usagers ! Ainsi sur une voie verte, le cycliste n'est pas obligé de rouler à la vitesse du pas, ce qui serait pourtant recommandé ici !

Retrouvez nous sur le web!  
[Http://www.evad-dijon.fr](http://www.evad-dijon.fr)

### Cours de Gray à Saint-Apollinaire



Malgré plus de 3 millions d'€ consacrés aux travaux de rénovation(\*) de cette rue qui traverse la commune, les aménageurs ont ressenti la nécessité de réinstaller ce panneau jaune qui demande « gentiment » aux automobilistes de bien vouloir ralentir !

N'est-ce là pas le signe que l'aménagement en lui-même ne suffit pas à gérer correctement la vitesse ? Saint-Apo-Environnement ainsi qu'EVAD s'en étaient inquiétées à l'occasion de l'enquête publique.

(\*) Conformément à la loi, une piste cyclable été créée nous en parlerons dans la prochaine Bulle !



Rue Diderot

### Rue du Temple à Dijon



Suite à la récente refonte du réseau Divia, la rue du Temple a été libérée de tout stationnement automobile au profit d'un couloir bus-vélo très confortable. Du même coup, la très belle façade de la Poste se trouve désormais parfaitement mise en valeur !

### Double sens cyclables



Rue Michelet

Lorsque le contexte le rendait nécessaire, les entrées de certains des nouveaux doubles sens cyclables (voir page 7) ont fait l'objet d'aménagements, plus ou moins « lourds », pour assurer la sécurité des cyclistes.

## Doubles sens cyclables en zone 30 : le point dans l'agglomération

Le décret du 30 juillet 2008 stipule que **dans les zones 30, toutes les rues, sauf exception, doivent être à double sens pour les cycles.** Les communes avaient jusqu'au 1er juillet 2010 pour mettre leurs zones 30 en conformité.



Ainsi des DSC ont été créés dans les rues suivantes : rue Berlier, entre la rue Jeannin et la rue Chancelier de l'Hospital ; rue Buffon, entre la rue Chabot Charny et la rue Chancelier de l'Hospital ; rue Diderot, entre la rue du Lycée et la rue Jeannin ; rue Franklin ; rue Guyton de Morveau ; rue Jacotot ; rue Jeannin, entre la rue Lammonoye et la rue Vannerie ; rue Longepierre, entre la rue Lammonoye et la place St-Michel ; rue de la Manutention ; rue Michelet ; rue du Petit Potet ; rue Piron ; rue de la Prévoté ; rue Turgot ; rue du Vieux collège.

### Attention :

- la rue Chaudronnerie, en sens unique et située dans la zone 30, a été oubliée par l'arrêté municipal, elle ne figure ni dans la liste des rues qui passent à double sens ni dans celles qui restent à sens unique.

- un DSC ne devient effectif qu'après la mise en place de la signalisation (rue Jeannin la signalisation n'est toujours pas posée)

- le DSC rue de la Manutention a été installé puis ... supprimé!

Par ailleurs on peut regretter qu'il n'ait pas du tout été tenu compte de la nouvelle obligation du code de la route qui dit que l'ensemble d'une zone 30 doit désormais être « aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ». L'arrêté municipal du 30 juin est muet à ce sujet ! Cela signifie-t-il que l'aménagement de la zone 30 du centre ville est « cohérent » avec la li-

mite de 30 km/h ? On peut légitimement en douter lorsqu'on regarde les relevés de vitesse faits par les services de la ville : dans certaines rues (par exemple Condorcet, Chabot-Charny, Diderot) les trois quarts, ou plus, des conducteurs ne respectent pas la limitation de vitesse, tout simplement parce que la configuration de ces rues (routes ?) rend possible la prise de vitesse.

### Et dans les autres communes du Grand Dijon ?

Une enquête téléphonique réalisée le 29 septembre 2010 auprès de quelques communes importantes de l'agglomération a donné les résultats suivants : pas d'arrêté à cette date à Chenôve et Marsannay-la-Côte ; à Saint-Apollinaire, Fontaine-les-Dijon ; à Longvic et Quetigny : probablement pas d'arrêté (les interlocuteurs n'en avait pas entendu parler). Une « enquête » a été lancée par courrier. ●



### DERNIERE MINUTE

La commune de DAIX a instaurée des double sens cyclables dans ses zones 30.

## Code de la route – Pas simple la vie du piéton !

### Le piéton peut-il circuler sur la chaussée ?

Oui dans certains cas ! Normalement un piéton doit utiliser trottoirs ou accotements mais, lorsqu'ils n'existent pas ou lorsqu'ils ne sont pas praticables, le piéton peut circuler sur la chaussée. Si le piéton se déplace avec un objet encombrant pouvant gêner les autres piétons ou si c'est un cycliste tenant son vélo à la main, il peut aussi emprunter la chaussée (Articles R412-34 et R412-35). Dans une zone de rencontre, le piéton peut, dans tous les cas, circuler sur la chaussée mais ne doit pas y stationner (Article R110-2).

Rappelons (voir la Bulle N°41-janvier 2010) qu'une bande cyclable est une partie de la chaussée et qu'une piste cyclable est une chaussée, des piétons peuvent donc, dans certains cas, être légitimement amenés à les emprunter, sachons l'accepter ! Rappelons aussi qu'en l'état actuel du code, les rollers sont des piétons.

### Le piéton peut-il traverser en dehors des « clous » ?

Oui si, à moins de 50 mètres, il n'existe pas de passage

piéton (Article R412-37).

Ainsi un piéton, courageux et en bonne condition physique, a le droit de traverser le boulevard Mansart à mi-chemin entre la rue d'Auxonne et la rue des Péjoces.



### Le piéton est-il prioritaire en zone 30 ?

Non ! Bien que l'on voit fleurir dans les villes des panneaux « zone 30 » portant la mention « priorité aux piétons », cela n'a aucune consistance réglementaire. La zone 30 n'offre aucun statut particulier au piéton. C'est uniquement dans les zones de rencontre et les aires piétonnes que le piéton est prioritaire sur les autres véhicules (Article R110-2).

En zone 30, la présence de passages

réservés aux piétons leur impose donc, par la règle des 50 m, plus de contraintes que cela ne leur apporte de réelle protection (environ la moitié des accidents de piétons ont lieu sur un passage piéton) ! Il serait donc souhaitable que la règle des 50 mètres soit abolie en zone 30.

### Le piéton est-il prioritaire lorsqu'il traverse la chaussée ?

Oui, mais à condition... qu'il soit «régulièrement engagé» (Article R415-11) et qu'il ait tenu compte au préalable «de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des véhicules.» (Article R412-37).

Autrement dit, pas question d'attendre au bord du trottoir que les conducteurs de véhicules veuillent bien s'arrêter, il faut être « engagé » c'est à dire avoir mis un pied sur la chaussée, ce qui dans certaines circonstances est déjà un acte de courage ! Et si par malheur un véhicule ne peut s'arrêter, ce sera sans doute la faute du piéton qui aura mal évalué distance et vitesse ! Et comment faire lorsqu'on se trouve confronté à une file de voitures ininterrompue ? Il faudrait, comme dans d'autres pays, donner la priorité au piéton qui « manifeste son intention de traverser ». ●

Références : Le code de la route sur <http://www.legifrance.gouv.fr>

## Conférence – débat « Ville à 30, Ville à Vivre ! »

Le 23 novembre 2010 à 20h à l'amphithéâtre Drouot 36 rue Chabot-Charny à Dijon

Après le code de la rue en 2007, la dépendance à l'égard de l'automobile en 2008, l'urbanisme et les modes doux en 2009, cette année, la 4ème conférence de novembre d'EVAD sera consacrée à la « Ville 30 ». Chacun aura pu reconnaître derrière tous ces thè-

mes la volonté d'EVAD de promouvoir la ville apaisée ! Les « zones 30 » vont fêter leurs 20 ans dans quelques jours ! Avec toutes ces années de recul, on constate que, lorsqu'elles sont bien conçues et respectées, elles apportent un réel plus pour la

sécurité, le confort des piétons et des cyclistes ainsi que pour la qualité de vie des riverains et cela sans incidence sensible ni sur les temps de parcours des automobiles ni sur la fluidité du trafic.



## Conférence – débat « Ville à 30, Ville à Vivre ! » suite

Mais, bien qu'elles se soient multipliées, elles ne constituent en général que de simples îlots épars en dehors desquels les pointes de vitesse autorisées à 50 km/h sont sources de nombreuses nuisances : difficultés pour les piétons de traverser les rues, insécurité aux abords des écoles, quasi impossible cohabitation des vélos et des autos en l'absence d'aménagement spécifique, bruits, pollutions et émissions de gaz à effet de serre accrus. C'est-à-dire des rues où la vie locale est rendue très difficile !

D'où l'idée, qui commence à faire son chemin en France et ailleurs, d'inverser la règle.



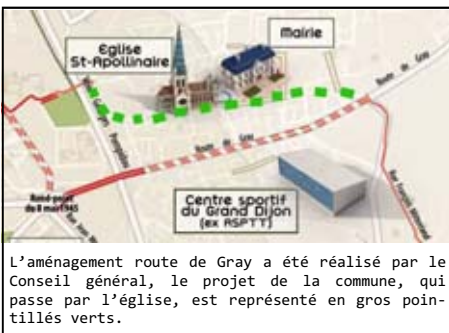
Dans une ville l'ensemble des rues (centre ville, quartiers résidentiels...) serait placé en zone 30, seuls quelques rues ou boulevards de liaison resteraient limités à 50, c'est la « Ville à 30 » ! Cette proposition figure dans le « livre blanc » issu de

la concertation pour l'élaboration du Plan Climat du Grand Dijon.

Lors de cette conférence, Anne Faure, urbaniste, expliquera pourquoi apaiser la vitesse permet, en rendant la rue à tous ses usagers et à toutes ses fonctions, d'aller vers une ville réellement « à vivre » et durable. Puis, Patrice Nogues, vice-président de la Fédération des Usagers de la Bicyclette, montera à l'aide d'exemples que la « ville à 30 » n'est plus une utopie. Un débat avec la salle suivra. ●

## Projet d'itinéraires cyclables sur Saint-Apollinaire:

Afin de favoriser l'utilisation des modes de transport doux et écologiques, la municipalité de Saint-Apollinaire souhaite développer l'offre d'itinéraires cyclables sur l'ensemble du territoire de la commune.



L'aménagement route de Gray a été réalisé par le Conseil général, le projet de la commune, qui passe par l'église, est représenté en gros pointillés verts.

Un conseiller municipal a été chargé de mener une étude et d'élaborer rapidement des propositions. Pour cela, un groupe de travail a été constitué, auquel ont participé des membres de l'association Saint-Apo Environnement et d'EVAD. Quatre réunions de travail ont eu lieu, ainsi

que deux visites sur le terrain (en vélo, bien sûr !). Dès la première rencontre, la méthode de travail a été arrêtée d'un commun accord afin de mener les réflexions de manière globale et sans a priori. Les étapes suivantes ont été effectuées :

- 1) Réfléchir aux besoins : le vélo, pour quels usages ?
- 2) Arrêter les principes de base d'un réseau cyclable efficace et attractif.
- 3) Faire un état des lieux.
- 4) Analyser les enjeux : le diagnostic.
- 5) Établir un projet de schéma d'itinéraires cyclables.
- 6) Proposer des aménagements-types.

Le projet final a permis d'aboutir à un schéma d'itinéraires cyclables cohérents, desservant l'ensemble des établissements publics de la commune (écoles, médiathèque, Espace Génération, mairie,

équipements sportifs...), et ouvert sur l'extérieur (raccordement aux pistes cyclables du Grand Dijon).

La commission Travaux de la municipalité a reçu favorablement ce projet d'ensemble. D'ores et déjà, des crédits ont été votés pour réaliser un premier axe prioritaire joignant les pistes cyclables existantes de la rue Joseph Kessel (quartier des Grésilles) et de la rue François Mitterrand (en direction de Quetigny).

Le conseil municipal de Saint-Apollinaire semble avoir la volonté de poursuivre dans les prochaines années l'aménagement d'autres itinéraires cyclables. EVAD et Saint-Apo Environnement ne manqueront pas de suivre ce dossier avec vigilance ! ●

(Saint-Apo Environnement)

## A vos agendas

### Dimanche 14 novembre 2010 – 11h :

nous sommes passés à l'heure d'hiver, donc... les balades ont lieu de 2ème dimanche du mois à 11h au départ de la place de la Libération.

### Mardi 23 novembre 2010 – 20h :

conférence – débat « Ville à 30, Ville à vivre » (voir pages 8 et 9).

### Jeudi 2 décembre – 18h :

réunion du Conseil d'Administration (CA) (\*)

### Dimanche 9 janvier 2011 – 11h :

balade (\*\*)

### Jeudi 13 janvier 2011 – 18h :

réunion du CA (\*)

### Jeudi 10 février 2011 – 18h :

réunion du CA (\*)

### Dimanche 13 février 2011 – 11h :

balade (\*\*)

(\*\*) Départ de la place de la Libération



Tous les RDV à ne pas manquer sont sur [www.evad-dijon.fr](http://www.evad-dijon.fr) (Rubrique Calendrier)

(\*) Les réunions du C.A. sont ouvertes à tous les adhérents.

Retrouvez-nous à la Maison des Associations – 2 rue des Corroyeurs – 21000 Dijon

# Ne jetez pas la Bulle... donnez la !



**Le montant de la cotisation annuelle demeure inchangé en 2010 et 2011!**

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!**

**Une nouvelle adhésion  
=  
un gravage Bicycode offert!**

## 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 :  
Christian, Thomas, Jean-Louis,  
Thierry, Françoise et Saint Apo-  
Environnement

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

téléphone : **06 14 50 68 59**  
courriel : [evad@fubicy.org](mailto:evad@fubicy.org)  
[www.evad-dijon.fr](http://www.evad-dijon.fr)

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