

## QUESTIONNAIRE EVAD

### QUELLE POLITIQUE CYCLABLE POUR L'AGGLOMERATION ?

Le Grand Dijon, membre du Club des Villes et Territoires Cyclables, poursuivra sa politique cyclable en lien avec les préconisations que ce dernier porte dans le cadre des élections municipales 2014. Il s'agit ainsi de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des habitants dans ses différents aspects: air, bruit, apaisement de l'espace public, pouvoir d'achat, santé et d'accompagner les changements de comportements dans notre manière de nous déplacer. Cette démarche s'inscrit dans les objectifs du PDU du Grand Dijon adopté en septembre 2012 dont celui d'atteindre la part modale du vélo à hauteur de 10%. Au-delà de cet objectif ciblé sur le vélo, il s'agit plus globalement de développer les mobilités actives (alternatives à la voiture individuelle) dont la complémentarité permet de répondre aux besoins des dijonnais en matière de déplacements. De plus, dans le contexte de crise actuelle, il s'agit aussi de redonner du pouvoir d'achat aux ménages qui consacrent en moyenne plus de la moitié de leurs ressources sur le poste mobilité-logement. Utiliser le vélo au sein d'une famille peut représenter une économie mensuelle de 50 à 100€ si on utilise le vélo pour des trajets fréquents et courts, et 300 à 500€ si le vélo se substitue à une des voitures de la famille (étude UNAF de 2011). In fine, le développement du vélo comme alternative à la voiture individuelle contribue à la mise en œuvre du PCET de Dijon et du Grand Dijon.

#### **I. Les mesures prioritaires**

##### **L'amélioration et l'accroissement des aménagements cyclables:**

Suite au schéma directeur cyclable de 2004 de l'agglomération, les aménagements développés par les communes elles-mêmes et le nouveau réseau de TC avec l'arrivée du tram, il convient de travailler à **la continuité des aménagements existants à l'échelle du Grand Dijon** pour une mise en cohérence propice aux cyclistes et aux piétons.

Dans cette même démarche cohérente, il faut articuler le réseau d'aménagements cyclables du Grand Dijon **avec les liaisons cyclables (véloroutes et autres voies vertes) convergentes, favorisant ainsi les loisirs, le sport et le tourisme**. Le nouveau schéma cycliste d'agglomération intégrera **un réseau express Nord-Sud et Est-Ouest**.

En conformité avec le PDU 2012-2020 le Grand Dijon proposera un schéma directeur des mobilités actives (piétons et vélos).

Sur la commune de Dijon, il faut poursuivre **le développement des double-sens cyclables** favorisant les itinéraires directs et dissuadant les cyclistes d'emprunter les trottoirs. Il y aura **l'extention des « cédez le passage cycliste »** suite à leur mise en place en mai 2013.

### **L'apaisement de la vitesse des véhicules motorisés en ville:**

La diminution de la vitesse sur la rocade en lien avec l'ouverture de la Lino constitue un signe fort allant dans ce sens. La qualité de vie des habitants est un des fils rouges du programme de la liste « Dijon avec Vous ». Cela passe par **la poursuite du développement des zones apaisées: zones de rencontre et zones 30** facilitant le déplacement à pied et à vélo ainsi que le partage de la voirie entre tous les usagers de la rue. Il faut aussi engager une réflexion sur la hiérarchisation de la voirie en matière de vitesse à l'échelle de l'agglomération afin de **développer progressivement le 30km/h.**

Nous suivons avec attention le débat national consistant à passer la vitesse réglementaire en milieu urbain à 30km/h au lieu de 50 actuellement.

Cette mesure permettrait de faire un bond en avant dans l'apaisement de la circulation automobile et dans le partage de la voirie et de l'espace public.

### **Le vélo à domicile et à destination:**

Les règlements d'urbanisme ont évolué positivement durant la mandature 2008-2014: ainsi l'Eco-PLU de Dijon a intégré des normes renforçant la prise en compte du stationnement vélo dans les nouvelles constructions (art.12), le Grand Dijon préconisant ces normes dans les nouveaux PLU de ses communes. Pour l'habitat ancien, il faut engager **une démarche généralisant des locaux vélos sécurisés et accessibles dans l'ensemble des quartiers** à l'instar des vélos stations.

Il y a plus de **2400 arceaux vélos** sur l'agglomération dijonnaise (+ 600 depuis 2010). Il faut poursuivre leurs implantations au plus près des établissements et équipements publics, des commerces, des stations de tramways et des arrêts de bus. Par ailleurs, en lien avec l'Eco-PLU de Dijon, **des places de stationnement dans les parkings en ouvrage seront dédiées aux vélos.**

Le Grand Dijon continuera à valoriser **les PDE/PDA des entreprises et administrations** incitant leurs employés à se déplacer à vélo par l'amélioration de la politique cyclable dans sa globalité. Le Grand Dijon les encouragera à rembourser les frais kilométriques des employés qui vont travailler en vélo (mesure du Plan National deux-roues du 5 mars 2014).

Le Grand Dijon soutiendra **l'achat de vélo à assistance électrique** conditionné aux **trajets domicile-travail.**

### **Les services:**

Il faut poursuivre les actions rendant attractif l'usage du vélo. Cela passe par:

- **le renforcement** des systèmes de location de **vélos en libre-service et en longue durée.**
- le soutien au **développement des ateliers d'auto-réparation et d'entretien** sur l'ensemble **du territoire de l'agglomération dijonnaise.**
- **l'incitation au marquage des vélos** pour lutter contre le vol en organisant des campagnes de marquage Bicycode régulières dans les collectivités, entreprises, établissements scolaires.
- **le développement des vélo-écoles et des séances de remise en selle** en lien avec les associations.

- des actions de **sensibilisation** aux dangers de **la cohabitation entre cyclistes et véhicules à grand gabarit**, concernant notamment **le risque de « l'angle mort »**.

### **La communication:**

C'est le **développement des actions au quotidien** telles que décrites plus haut qui assure la meilleure communication de promotion de l'usage du vélo. Avec bien sûr des événements tels que la fête du vélo, le challenge Au travail sans ma voiture, les bourses aux vélos, la semaine du développement durable etc... **L'observatoire des mobilités actives** (à l'origine l'observatoire du vélo créé en 2008 par le Grand Dijon), outil d'évaluation annuelle de l'évolution de leur évolution doit être **pérennisé**.

**L'éducation** à l'usage du vélo doit trouver des relais dans **les quartiers** notamment via **les projets d'école**.

### **2. La place et le rôle des associations d'usagers:**

Les associations d'usagers du vélo se développent sur le Grand Dijon. Cela traduit l'implantation de la « **culture vélo** » sur le territoire. Elles constituent un relai incontournable promouvant le vélo et mettant en lumière les besoins des usagers et les réajustements nécessaires des actions.

Avec l'évolution des compétences communautaires, la « commission extra-municipales des déplacements » s'étendra de fait à l'échelle communautaire.

La mobilité est un thème dont il est important de conserver une vision globale sur le territoire : mobilité douce, collective, automobile, active,...

### **3. La traduction budgétaire:**

Le Grand Dijon met chaque année environ 800 000€ pour développer l'usage du vélo en ville. Cela comprend pour un tiers à de l'investissement et pour deux tiers à du fonctionnement (l'exploitation de services tels que VéloDi ou Divia-vélo, et actions de communications).

Ces montants seront conservés dans les années à venir, ce à quoi il faut ajouter les grands projets qui seront être réalisés (développement des voies bus et vélos) ainsi ce que chaque commune du Grand Dijon engagera sur son territoire en la matière.

François REBSAMEN