

Propositions citoyennes pour les municipales 2020

Pour une vraie politique cyclable métropolitaine

Qui sommes-nous ?

L'association EVAD, Ensemble à Vélo dans l'Agglomération Dijonnaise, œuvre depuis 1994 pour promouvoir l'usage du vélo au quotidien, mode de déplacement, accessible à tous et à tout âge, efficace dans son domaine de pertinence, bon pour la santé, la qualité de l'air et le climat. EVAD défend aussi une certaine vision de la ville : une ville où la circulation des véhicules motorisés est « apaisée », une ville particulièrement accueillante pour les cyclistes de tous âges, mais aussi pour les piétons, notamment les enfants, les seniors et les personnes handicapées.

Au travers d'actions multiples et diverses, EVAD agit en direction du grand public ou de publics spécifiques pour inciter à l'usage du vélo. EVAD est aussi une force de propositions auprès des collectivités. Elle apporte très volontiers son expertise d'usagers aux collectivités qui la sollicitent. EVAD, association citoyenne, a toujours pris toute sa place dans les grands débats concernant l'avenir de la Métropole.

Notre objectif : faire de la métropole dijonnaise un territoire cyclable

C'est à dire une métropole qui permette au plus grand nombre de ses habitants de se déplacer à vélo efficacement, agréablement, en sécurité, à tout âge et quelles que soient ses capacités physiques. Une métropole cyclable, c'est un territoire où même les enfants peuvent circuler à vélo en autonomie, sans inquiétude pour leurs parents.

Faire de la métropole dijonnaise une métropole cyclable implique :

- Une voirie hiérarchisée et des quartiers apaisés
- Des aménagements protégés sur les grands axes
- Un travail méthodologique pour accompagner la transformation de la ville
- Un accompagnement de la pratique quotidienne du vélo (stationnement sécurisé, « savoir-rouler » à l'école, préservation de l'espace des piétons et de celui des cyclistes)

Notre programme vélo pour les municipales 2020

Nous soumettons ces propositions de réalisations pour le mandat 2020-2026 aux candidats des municipalités de Dijon Métropole afin qu'ils identifient les attentes des habitants de l'ensemble de la métropole en matière de politique vélo. Il s'agit d'identifier les principales mesures permettant d'augmenter la part modale du vélo, d'améliorer la cyclabilité, l'espace public et la qualité de vie de leur ville. Nous souhaitons que les candidats s'engagent à la réalisation de ces mesures concrètes dans les deux premières années de leur mandat, pour que les freins à la pratique du vélo disparaissent rapidement, et que les effets bénéfiques, notamment sur la qualité de l'air, la santé, le bruit et la sécurité se ressentent au plus vite. Ces mesures correspondent à des **actions** dans le questionnaire sur le site parlons-velo.fr. Les candidats peuvent s'engager publiquement sur chacune de ces actions.

Nous invitons tous les groupes politiques et leurs candidats à prendre contact avec EVAD pour échanger sur ces propositions, sur leurs ambitions pour le vélo dans leur ville et dans la métropole, et pour bénéficier de notre expertise citoyenne sur le sujet.

Contact : evad@fubicy.org

Hiérarchiser la voirie et apaiser la circulation des véhicules dans les quartiers

Apaiser une ville et la rendre cyclable pour le plus grand nombre implique de revoir le plan de circulation pour hiérarchiser la voirie, en distinguant les axes de transit d'une part et les axes de desserte locale d'autre part. Les axes de transit sont capacitaires pour tous les modes de déplacement, incluant des pistes cyclables sécurisées. Les axes de desserte locale sont réservés au trafic motorisé local, qui sera suffisamment limité en volume et en vitesse pour une mixité des modes de déplacement et laisser la place aux autres usages de la rue (vie sociale, jeux d'enfants, etc).

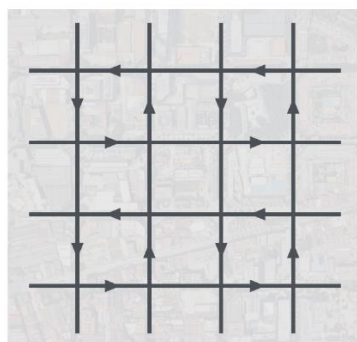
Aujourd'hui, de nombreux axes de transit à travers la métropole sont encore aménagés en véritables « autoroutes urbaines » qui favorisent le trafic motorisé au détriment des riverains, des piétons et des cyclistes qui évitent de circuler sur ces axes hostiles qui représentent aussi de véritables coupures urbaines. Il est impératif de transformer ces axes pour y apaiser la circulation et accueillir les mobilités actives en sécurité.

Les habitants de la métropole souffrent aujourd'hui des nuisances provoquées par du trafic de transit traversant les quartiers résidentiels : bruit, pollution et insécurité routière. Ce trafic est en augmentation ces dernières années en raison notamment du développement des applications GPS qui envoient les automobilistes dans les petites rues pour gagner quelques minutes sur un trajet, au détriment de la tranquillité des riverains : « effet Waze ». Le volume de ce trafic insécurise piétons et cyclistes, y compris dans les rues limitées à 30 km/h ou moins censées être apaisées.

👉 Pour ces raisons, nous demandons :

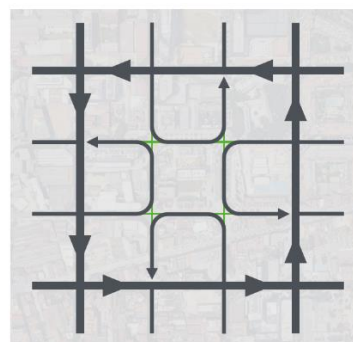
- la hiérarchisation du réseau viaire de la Métropole (prévue au PDU 2012-2020) : il s'agit pour la Métropole de déterminer la fonction qu'elle souhaite attribuer à chaque voie (transit, desserte locale, vie locale...). Une voie ne pourra se voir attribuer la fonction de transit que si des pistes sécurisées y existent déjà ou s'il y est possible d'en réaliser. Ces axes de transit doivent pouvoir accueillir en sécurité les piétons et les vélos et ne pas être des coupures urbaines pour eux ; **♦ action n°6**
- la transformation des « autoroutes urbaines » (2x2 voies) en « boulevards urbains » 2x1 voie en réattribuant l'espace en faveur des mobilités actives, et en respectant les critères des voies de transit en aménageant des pistes cyclables sécurisées (plan de financement pluriannuel) ; **♦ action n°7**
- dans les « ilots » (quartiers) qui n'accueillent pas de voie dédiée au transit, élaborer un plan de circulation qui empêche l'utilisation des voies de desserte locale par le trafic de transit, pour que les quartiers ne soient plus des raccourcis pour les véhicules motorisés. Apaiser les vitesses dans ces ilots avec une limitation à 30 km/h ou moins. **♦ action n°6**

VOIRIE NON HIÉRARCHISÉE



400 m

VOIRIE HIÉRARCHISÉE



400 m

(Hiérarchisation de la voirie : les rues de desserte locale n'autorisent pas le trafic motorisé de transit, qui se redéploie sur les grands axes et diminue – illustration extraite du guide des aménagements cyclables de Paris en Selle)

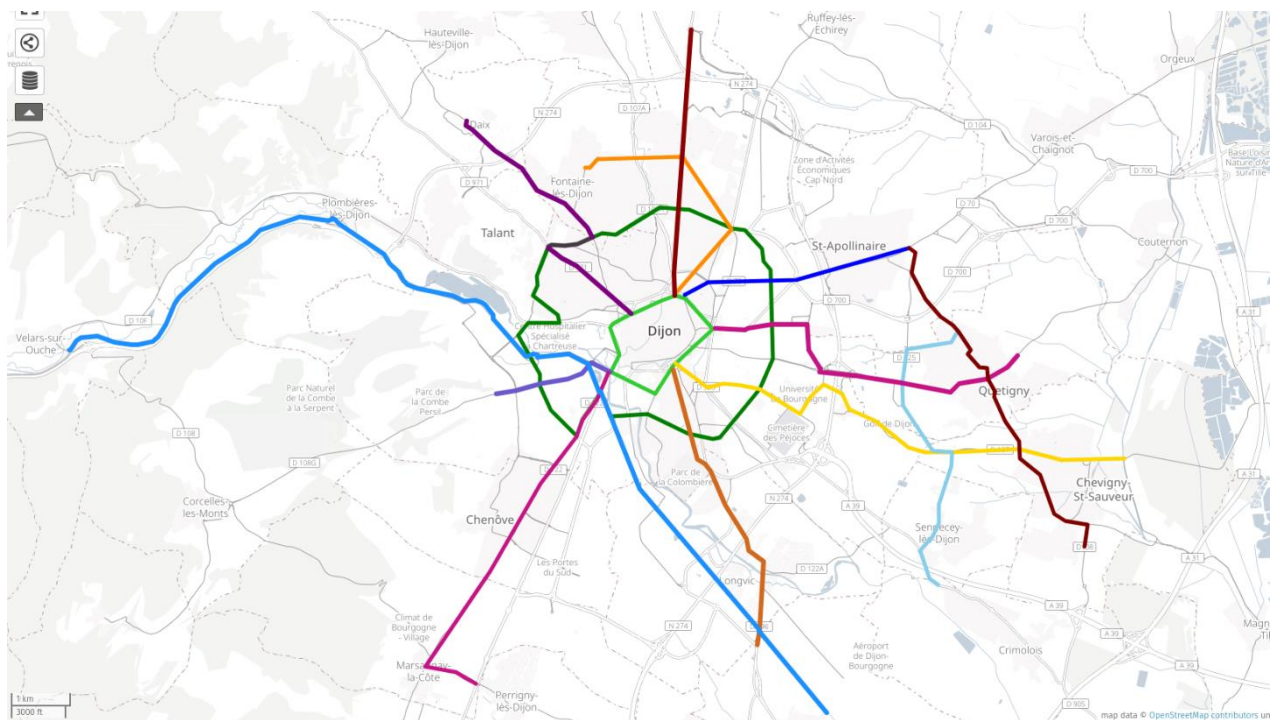
Réaliser un réseau cyclable sécurisé, continu, efficace

Sur les axes de transit où la circulation motorisée est conséquente et/ou à des vitesses importantes, les pistes cyclables protégées sont essentielles pour permettre à chacun de se déplacer à vélo dans la métropole sans risque et sans stress. Il est impératif d'assurer un sentiment de sécurité du cycliste sur l'ensemble de son trajet : c'est la condition indispensable de la pratique du vélo comme moyen de se déplacer au quotidien.


Il est donc nécessaire d'aménager un vrai réseau cyclable structurant (sécurisé, continu, lisible et confortable) qui irrigue l'ensemble de la métropole en réalisant délibérément des lignes complètes et non seulement des tronçons au gré des opportunités. Ce réseau devra satisfaire les 6 critères essentiels que sont :

1. Une séparation physique entre les flux motorisés et les vélos ne générant pas de conflit avec les piétons ;
2. Une largeur confortable pour accueillir un trafic vélo conséquent et faciliter le dépassement (infrastructure capacitaire) ;
3. Un traitement des intersections privilégiant un régime de priorité favorable à la piste cyclable ;
4. Un aménagement des intersections intuitif, sûr et, pour chacune, cohérent avec le régime de priorité choisi ;
5. Une continuité d'itinéraire avec une signalétique d'orientation intuitive ;
6. Un réel confort de circulation : revêtement et girations confortables.

Notre vision à terme est celle d'un réseau cyclable structurant dont le maillage recouvre l'ensemble de la métropole. Les premières réalisations que nous demandons pour le mandat inviteront bien sûr à la poursuite de la construction d'un réseau cyclable à l'échelle de la métropole (on trouvera en annexe les visions schématiques du réseau en fin de la prochaine mandature et à terme). Aussi, la réalisation des premiers axes devra dès le début prévoir la réalisation des lignes suivantes en portant une attention particulière au traitement des intersections.




(Le réseau vélo de Dijon métropole en 2026)

 Nous demandons pour le mandat 2020-2026 la création de nouveaux aménagements et la remise à niveau de ceux existants (♦ **action n°4**) pour respecter les six critères sur les axes suivants :

1. La première ligne circulaire C1 reliant Place de la République, 30 Octobre, Place Wilson, Premier Mai, la gare SNCF et la Place Darcy
2. La seconde ligne circulaire C2 suivant les boulevards extérieurs
3. Neuilly-Crimolois – Quetigny via Sennecey-lès-Dijon
4. Place Wilson – Chevigny via IUT, Mirande : aménagement de Place Wilson à IUT et à Chevigny du collège Claudel à la Norges
5. Place du Premier Mai – Marsannay via Bourroches, Chenôve, jusqu’à l’entrée de Perrigny
6. Place de la République - Saint-Apollinaire jusqu’à la jonction avec la piste reliant Quetigny (D125D)
7. Place Wilson – Longvic : aménagement du Parc de la Colombière à la traversée du canal Route de Seurre
8. Place du 30 Octobre – Quetigny Jardins Familiaux via Mazen : aménagement de 30 Octobre à Mazen, puis de Mazen à Piscine Olympique, et Quetigny de Place Centrale aux Jardins Familiaux
9. Place Darcy – Daix: aménagement de Darcy à la cité scolaire Montchapet, avec raccordement à la ligne C2, puis de C2 jusqu’à Daix Mairie
10. Place de la République - Fontaine-lès-Dijon Les Charmes via Place Saint-Exupéry, Nation
11. Place du Premier Mai – Marcs d’Or sur l’avenue Eiffel jusqu’à rue des Marcs d’Or
12. Chevigny – Saint-Apollinaire via Lycée De Serres, Quetigny Place Centrale, Collège Rostand
13. Place de la République - Parc Valmy : aménagement de traversée directe de la LINO, de Europe à Parc Valmy

Pour réaliser ce réseau cyclable, nécessaire à l’objectif d’augmentation de la part modale du vélo de Dijon Métropole,

 nous demandons que les candidats s’engagent à

- proposer et soutenir le financement par la Métropole de ce réseau cyclable structurant à hauteur de 30€/an/habitant (7,74M€/an, soit 2% du budget de Dijon Métropole) sur la totalité du mandat (soit 46,44M€ sur le mandat). ♦ **action n°5**

Mettre en place méthode de travail à la hauteur des ambitions

Parce qu’une ville cyclable ne s’improvise pas, il est crucial de se doter d’une méthode de travail efficace qui planifie les réalisations et qui s’appuie sur l’expertise citoyenne des associations.

Schéma directeur cyclable

Le schéma directeur cyclable est le document présentant l’ensemble des principes d’aménagement de la métropole et des mesures d’accompagnement pour améliorer la cyclabilité du territoire. Le schéma directeur actuellement en vigueur date de 2004, si évolutions il y a eu, celles-ci n’ont pas été rendues publiques. Il est temps d’élaborer un nouveau schéma directeur (action prévue au PDU 2012-2020) pour prendre en compte les nouvelles connaissances en matière d’aménagement de la voirie, le nouveau contexte urbain, environnemental et sanitaire et permettre d’atteindre ou de dépasser les objectifs de la Métropole en ce qui concerne la part modale du vélo.

👉 Pour parvenir à un document de qualité et dont le contenu soit réalisé, nous demandons :

- l'adoption d'un nouveau schéma directeur cyclable « sincère et financé » ; **♦ action n°1**
- que l'élaboration de ce schéma s'appuie sur une vraie concertation avec les associations d'utilisateurs ;
- que le schéma directeur affiche et prévoit la mise en œuvre rapide des priorités que nous présentons dans ce programme vélo. **♦ action n°2**

Pour coordonner la conception de ce schéma directeur, pour en suivre la mise en œuvre et pour veiller de façon transversale à la prise en compte du vélo, et des modes actifs en général, dans toutes les politiques métropolitaines,

👉 nous demandons

- la création d'un poste de chargé de mission mobilités actives. **♦ action n°3**

Concertation

Les associations ont une expertise à apporter, pour assurer la meilleure qualité possible pour les nouvelles réalisations, du tracé du réseau jusqu'aux détails d'implémentation qui ont toute leur importance et font la différence entre un investissement manqué et une infrastructure cyclable utilisée et saluée.

👉 Pour cela, nous demandons (**♦ action n°3**) :

- la mise en place d'un comité vélo de concertation, réunissant les élus en charge, les techniciens des services, et les associations vélo de la métropole ;
- que ce comité se réunisse au moins chaque trimestre ;
- que les réaménagements de voirie en lien avec le vélo soient discutés et que les associations aient l'opportunité d'apporter une contribution avant validation des plans.

Ces comités sont une opportunité pour les élus et les services techniques de recevoir un retour et des avis sur les projets d'aménagement, afin qu'ils répondent au mieux aux besoins des usagers.

Développer le stationnement sécurisé des vélos

Pour que le vélo devienne le moyen de se déplacer au quotidien, il faut pouvoir circuler en sécurité, mais aussi pouvoir stationner son vélo à domicile et à destination en sécurité. La crainte du vol est en effet l'un des principaux freins à l'usage du vélo.

Pour cela il sera nécessaire que la Métropole et les communes mènent une campagne ambitieuse afin de proposer des solutions de stationnement sécurisé adaptées aux besoins des usagers (arceaux, abris sécurisé) sur l'espace public de la Métropole ou celui des communes. Une attention toute particulière devra être accordée aux besoins de stationnement résidentiel dans le bâti ancien.

Il est nécessaire de proposer une offre de stationnement aux abords des lieux d'intérêt pour la population, notamment à proximité des commerces, des écoles, et des pôles d'intermodalité (gares, stations de tram) dans toutes les communes de la métropole.

Sur la voirie, il faut notamment exploiter la zone des cinq mètres en amont des passages piétons. Remplacer le stationnement auto par du stationnement vélo permet de sécuriser les piétons en leur permettant de mieux voir et d'être mieux vus. La présence d'arceaux empêche tout stationnement gênant qui masquerait la visibilité. La loi d'orientation des mobilités de 2019 instaure l'obligation de neutraliser le stationnement cinq mètres en amont des passages piétons, sauf pour le stationnement vélo, lors de tous travaux de réaménagement et au plus tard en 2026. La Métropole devra se saisir de cette opportunité sans attendre cette date limite.


Pour les habitants du bâti ancien, trop rares sont les immeubles dotés d'un local vélo. Pour inciter ces habitants à se déplacer à vélo, la métropole doit être en mesure de leur proposer des solutions sécurisées de stationnement résidentiel à mettre en œuvre sur l'espace privé ou public. Cela peut passer par l'expérimentation de solutions mobiles, évolutives, modulables en fonction des besoins, comme les "Véloboxes", aussi appelés abris vélos sécurisés. Dijon Métropole doit procéder à des expérimentations, en optimisant la localisation de ces solutions, et en choisissant une qui pourra être déployée sur son territoire.

 Nous demandons donc :

- une campagne ambitieuse de pose d'arceaux vélo (abrités ou non) et d'abris sécurisés, selon les besoins, dans toutes les communes de la métropole, en priorité aux abords des écoles, des gares et stations de tram ; **◆ action n°8**
- que Dijon Métropole soit en mesure de proposer des solutions pour le stationnement résidentiel et procède à des expérimentations ; **◆ action n°9**
- la neutralisation de la zone des 5 mètres en amont des passages piétons en y installant des arceaux vélo, sans attendre 2026. **◆ action n°10**

Soutenir l'apprentissage du « savoir-rouler » à l'école primaire

Assurer l'égalité de tous devant la mobilité et pour cela promouvoir l'apprentissage du vélo en ville dès le plus jeune âge est un enjeu clé pour les communes. C'est ce qui permettra au plus grand nombre, aux enfants, aux habitants de demain de se déplacer efficacement et en sécurité. Les municipalités de la métropole doivent initier les jeunes à la pratique du vélo, comme cela se fait déjà dans d'autres villes. Cela passe par la mise en place du « Savoir rouler à vélo » à l'école pour les enfants de 6 à 11 ans (<http://www.sports.gouv.fr/savoir-rouler-a-velo/>) en lien avec une vélo-école.

 Nous demandons


- la mise en place et le financement du programme « Savoir rouler à vélo » pour tous les enfants scolarisés dans les écoles primaires sur leur commune. **◆ action n°11**

Protéger l'espace des piétons et celui des cyclistes

Lutter contre le stationnement gênant des véhicules motorisés

Piétons, personnes à mobilité réduite et cyclistes souffrent aujourd'hui de l'encombrement des aménagements cyclables, trottoirs et passages piétons par des véhicules motorisés qui y stationnent abusivement, dans tous les quartiers de la métropole. Il s'agit de comportements rendant les déplacements difficiles et mettant en danger les personnes les plus vulnérables. Ces comportements, encouragés de fait par une insuffisance de sanctions et devenus habituels dans de nombreux quartiers ont l'effet doublement négatif d'éloigner les habitants de la marche et du vélo en rendant les trajets désagréables et dangereux, mais aussi d'encourager l'usage de l'automobile et le stationnement sauvage, notamment aux alentours des établissements scolaires : « Il y a trop de voitures, c'est dangereux, donc on amène notre enfant à l'école en voiture. »

Les aménagements piétons et cyclables, actuels et à venir, ne peuvent sécuriser les déplacements actifs s'ils sont encombrés par le stationnement sauvage. Il est de la responsabilité du maire, par ses pouvoirs de police, d'agir sur ces comportements qui nuisent au cadre de vie et à la sécurité des habitants. Une phase de renforcement des contrôles sera malheureusement indispensable pour amorcer une modification profonde des comportements.

 Pour ces raisons, nous demandons

- la mise en place d'action pour lutter contre le stationnement « gênant » et « très gênant » (définis par le code de la route) des véhicules motorisés sur l'ensemble de leur commune, en ciblant prioritairement les abords des établissements scolaires aux heures d'entrée et de sortie des classes. **◆ action n°12**

Contraindre les 2 roues motorisés

Lorsqu'une collectivité rééquilibre l'espace public en reprenant de la place à l'automobile et en rationalisant son usage, le risque de report vers les 2 roues motorisés est présent. Il s'agit d'un mode de déplacement qui entre en concurrence directe avec le vélo sur son domaine de pertinence, et qui est source de nuisances pour les habitants (pollution, bruit, danger, encombrement de l'espace public), tout autant et parfois plus que l'automobile. C'est pourquoi le 2 roues motorisé ne représente pas un mode de déplacement à privilégier pour la mobilité de demain.

Fortes de l'observation des métropoles bordelaise et parisienne, les communes de la métropole dijonnaise ont l'opportunité d'agir dès aujourd'hui, avant que le problème ne s'amplifie et soit bien plus difficile à traiter. Pour cela, il existe des mesures systémiques efficaces.

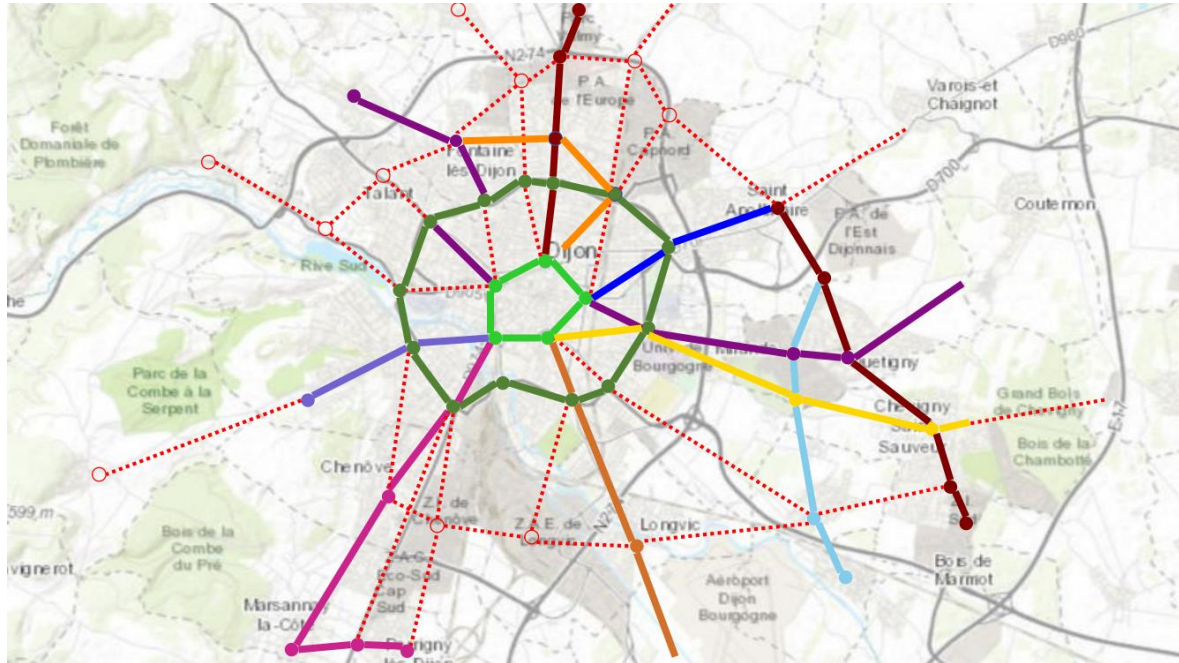
 Nous demandons

- la fin des tolérances accordées de fait aux deux-roues motorisés (circulation et stationnement sur les trottoirs et dans les aires piétonnes), **◆ action n°13**
- la fin du stationnement gratuit pour les deux-roues motorisés sur l'espace public dans les zones où il est tarifé pour l'automobile. **◆ action n°14**

ANNEXE

Représentation schématique du réseau à réaliser à l'horizon 2026.

Elle est complétée en pointillés rouges par les liaisons à réaliser pour obtenir, à terme, un réseau desservant la quasi-totalité du territoire de la Métropole.



(Ce schéma global est fortement inspiré des propositions figurant dans « Schéma directeur en faveur des cyclistes » que le Grand Dijon avait adopté en... 2004 !)