

1. Ce que l'association EVAD attend de la réalisation des deux lignes de tramway

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, en ce qui concerne les préoccupations propres à EVAD et en cohérence avec les objectifs affichés dans le PDU du Grand Dijon, conduire à un espace urbain plus agréable et plus accessibles pour tous ses usagers et à un accroissement significatif de la part modale du vélo et des modes doux en général, notamment par

- 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'inter modalité 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'hyper centre et le centre ville, que dans les quartiers de la ville centre ou des autres communes de l'agglomération
 - l'amélioration de la sécurité des cyclistes et des piétons notamment les plus vulnérables d'entre eux (enfants, personnes âgées ou à mobilité réduite).

2. Remarques et suggestions concernant le projet

• Aménagements cyclables

○ réseau structurant lié au trajet du tram

Conformément à l'article L. 228-2 du code de l'environnement, dans la plus part des rues empruntées par le tram et donc remodelées en profondeur, des aménagements cyclables ont été prévus. Cela va donc contribuer à **l'amélioration globale du réseau cyclable structurant** de l'agglomération.

Cependant **certaines rues** où passera le tram sont en l'état actuel du projet **dépourvues de tout aménagement cyclable** ! Cela n'est pas conforme à l'article cité ci-dessus ! Il s'agit notamment des rues du Docteur Remy et de l'Arquebuse, de l'avenue Jean Jaurès / Rolland Carraz (entre le boulevard des Bourroches et le boulevard Henri Camp), des boulevards Henri Camp et des Valendons. Les itinéraires alternatifs proposés dans certains cas ne satisfont pas aux obligations exprimées clairement par la loi.

Par ailleurs, nous regrettons qu'en l'état actuel du projet, les aménagements cyclables ne soient pas plus souvent bidirectionnels de part et d'autre de la plateforme du tram. Cela risque de **multiplier les traversées de voies** par les cyclistes ce qui n'est pas sans risque.

Enfin, concernant la solution retenue de façon très générale par le projet, à savoir un **aménagement au niveau du trottoir**, nous voulons insister sur le fait que si les pistes au niveau du trottoir ont pu être « plébiscitées par les usagers » à l'époque des prémices de la renaissance du vélo en ville, **ce type d'aménagements, et surtout sa systématisation, ne fait plus l'unanimité** parmi les usagers de la rue pour les trois raisons suivantes :

1/ Eloigner les cyclistes de la chaussée principale — donc de fait les rendre moins visibles des usagers motorisés— pose de sérieux **problèmes de sécurité aux intersections et lors de leur réinsertion**, souvent nécessaire, dans le flot de la circulation automobile. Cette mise à l'écart peut aussi contribuer à renforcer l'idée malheureusement encore assez répandue que les cyclistes n'ont pas vraiment leur place sur la chaussée avec les autres véhicules.

2/ La proximité des vélos et des piétons pose des **problèmes de cohabitation** (réels ou simplement ressentis notamment par les personnes âgées ou à mobilité réduite). Bien sûr cela se manifeste avec plus d'acuité dans les zones où la densité piétonne est forte, zones où la vie locale est prépondérante et donc où la circulation automobile devrait être suffisamment apaisée pour permettre une cohabitation satisfaisante avec les cycles...

3/ Les itinéraires cyclables longeant le tram doivent être considérés, de fait, comme partie intégrante du réseau cyclable structurant de l'agglomération. Les pistes cyclables sont interdites aux piétons mais, dans les zones à densité piétonne importante, le « **principe de prudence** » (article R. 412-6 du code de la route) impose aux cyclistes de « faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables » et donc de circuler à une vitesse adaptée, qui risque d'être dans certains cas la vitesse du pas ! Pour développer l'usage du vélo, on doit lui laisser la possibilité d'exprimer sa vélocité ! Un cycliste n'est pas un piéton assis ! Autrement dit, **un cycliste doit pouvoir traverser le centre ville à une vitesse moyenne largement supérieure à la vitesse du pas !**

En conclusion, nous considérons que, lorsque la densité et la vitesse du trafic des véhicules motorisés le permettent, les aménagements cyclables doivent trouver leur place « naturelle » sur la chaussée ou à un niveau intermédiaire entre celle-ci et le trottoir : celui-ci doit rester le domaine du piéton.

Lorsque des contraintes fortes imposent un aménagement cyclable au niveau du trottoir, nous souhaitons que soient prises en compte les dispositions suivantes :

- Conformément à la loi du 11 février 2005 « *pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes* » la **limite entre les espaces réservés aux piétons et aux cycles doit être clairement visible ou détectable** par tous les piétons y

compris les personnes mal voyantes ou non voyantes. La notion de trottoir est actuellement au centre des travaux du groupe de réflexion « code de la rue », il est probable que la définition qui en ressortira réaffirmera fortement les obligations en matière d'accessibilité. Sur ces points, sauf inattention de notre part, le dossier est muet !

- Les aménagements cyclables au niveau du trottoir ne doivent pas être rendus obligatoires et les cyclistes qui le souhaitent doivent donc pouvoir emprunter en sécurité la chaussée normale, cela impose donc une limitation de la vitesse sur celle-ci.
- Les réinsertions et intersections doivent être particulièrement « soignées » (par exemple avec des aménagements en plateau pour les intersections)

○ réseau connexe

Les travaux du tram sont bien sûr une réelle opportunité pour compléter le réseau cyclable de l'agglomération.

En plus de ce qui est déjà prévu dans ce projet ou le « schéma directeur en faveur des cyclistes » du Grand Dijon (boulevard Thiers et Carnot, rue d'Auxonne...), il est souhaitable, nécessaire et urgent de poursuivre la maillage du réseau, par exemple : la liaison directe de la rue Alain Savary avec le bas de la rue de Mirande via la rue des Planchettes (l'instauration d'une zone 30 dans le quartier serait une bonne base de départ, voir plus loin), la liaison de la place du 1er Mai avec le lycée Le Castel, la sortie sud de Dijon par la RD 974, etc...

• Intermodalité

○ Accueil des vélos dans les rames

Si voyager avec son vélo dans le tram ne peut constituer une solution satisfaisante et généralisable pour un usage régulier (de type « pendulaire »), il n'en reste pas moins que, pour répondre à certaines situations particulières, il faut, sous certaines conditions, offrir cette possibilité. Elle existe dans la plupart des réseaux de tramway des grandes villes françaises (Montpellier, Bordeaux, Strasbourg...)

Sauf inattention de notre part, la question de l'accueil des vélos dans les rames n'est pas évoquée dans le dossier.

○ Parkings et « pôles de service vélo »

Il est tout à fait positif d'avoir prévu des « pôles de service vélo » associées au tram. Cependant on ne peut que s'interroger sur leur **absence à certains points « stratégiques »** comme la place de la République et le terminus de Chenôve.

Il nous semble tout aussi positif d'avoir prévu des parkings vélo (arceaux) auprès de chaque station. Cependant, il serait bien que soit envisagée dès maintenant,

au moins pour certaines des stations, une possibilité d'évolution de ceux-ci vers des **parkings couverts et sécurisés**, en fonction des demandes et des usages futurs qui permettront d'identifier les stations près desquelles un « parking relais vélo » est nécessaire.

○ **Rabattement**

Les deux lignes de tramway n'ont évidemment pas vocation à desservir toute l'agglomération, d'où l'intérêt, pour étendre la zone d'influence du tram, de favoriser le rabattement vers celui-ci à vélo ! Cela est pris en compte dans le projet.

Cependant en son état actuel, il reste insuffisant en ce qui concerne le rabattement à vélo à partir des **communes du sud de l'agglomération**. Certaines, Marsannay, Couchey, sont à quelques minutes à vélo du terminus du tram. Le dossier est muet sur ce point. Le rôle que pourrait jouer la future liaison Dijon –Beaune par véloroute n'est pas évoqué !

Le rabattement à partir de Saint-Apollinaire (notamment à partir des nouveaux quartiers de la Fleuriée et du Pré Thomas) n'est pas très approfondi, d'autant plus que les aménagements cyclables des rues En Paillery et de la Fleuriée n'existent plus !

L'accès des vélos au pôle d'échange multimodal (PEM) de la gare de Dijon ne semble pas satisfaisant pour les raisons suivantes : mélange des vélos au flux dense des piétons sur l'avenue Foch (la plateforme du tram accessible aux véhicules, le sera-t-elle aussi aux vélos ?), absence d'aménagements cyclables prévus dans la rue Albert Rémy (pas de double sens cyclable !) ainsi que dans les rues Millotet et Guillaume Tell. Sauf à imaginer que la pression et la vitesse de la circulation automobile va diminuer considérablement dans ce secteur, on peut avoir quelques craintes quant à la facilité et au confort de l'accès à vélo à la gare !

De même, le rabattement à vélo vers le PEM à partir des quartiers situés à son nord-est (Marmuzots, rue de Talant, etc...) ne semble pas avoir été abordé dans le projet.

• **Circulation automobile**

Le projet aborde la question de l'impact de la réalisation du tramway sur la circulation automobile. Les études présentées, qui tiennent compte de la réalisation future de la LINO, mettent en évidence une baisse du trafic sur les axes empruntés par le tram mais aussi des **reports vers certaines rues ou certains boulevards** de l'agglomération (autres que la LINO et la rocade).

Pour limiter ces reports et surtout leur effet sur la qualité de vie dans les quartiers qui seront concernés, il serait souhaitable que soit envisagée la **généralisation des zones 30** à tous ces quartiers. Le dossier aborde la question de la hiérarchisation de la voirie ce qui est une bonne chose mais ne fait malheureusement aucune allusion à la question de la **vitesse** pourtant essentielle en matière de sécurité, de qualité de vie, d'environnement et de

développement des modes doux de déplacements ! Les documents cartographiques présentant la hiérarchie des voies font apparaître clairement « en creux » les espaces urbains qui ont vocation à devenir des zones à circulation apaisée.

Par ailleurs nous déplorons que le projet n'ait pas été l'occasion de faire disparaître certains **axes à 2x2 voies** (à Quetigny notamment) ! Ce type de voie ne se justifie pas en termes d'écoulement du trafic mais a par contre un effet incitatif sur la vitesse et surtout un effet de coupure des quartiers traversés !

L'agglomération ne semble pas vouloir se saisir de l'opportunité du tram pour devenir exemplaire en matière de vitesse apaisée.

Concernant **la période des travaux**, même s'ils sont parfaitement organisés, ils auront nécessairement des impacts sur la circulation automobile. C'est pourquoi, nous souhaiterions, en s'inspirant de l'exemple de la ville de Bordeaux, que l'agglomération profite de l'occasion pour offrir aux habitants un **système de prêts de vélos de longue durée** (gratuit ou presque). En offrant une alternative à l'automobile pendant les travaux, cela aura le double intérêt d'en limiter les impacts sur la circulation et de faire découvrir l'efficacité de ce mode de déplacement à un grand nombre d'habitants !

• Remarques complémentaires

Le **décompte du kilométrage** d'aménagements cyclables évoqué en page 81 du volume C n'est pas conforme à la méthodologie élaborée avec le CERTU et adoptée par le Club des Villes et Territoires Cyclables et la FUBicy lors de l'enquête nationale de 2008.

Des **inexactitudes dans l'inventaire des aménagements cyclables** existants nuisent à une bonne appréciation de la continuité du réseau dans son état actuel. En effet, contrairement à ce qui est indiqué sur les cartes (volume C pages 80 et suivantes) :

- il n'y a pas d'aménagement cyclable (rue d'Auxonne) entre le boulevard de l'Université et le boulevard Voltaire ;
- il n'y a pas d'aménagement cyclable boulevard Gabriel entre le boulevard de l'Université et l'avenue Alain Savary ;
- il n'y a plus d'aménagements cyclables rue de la Fleurié et rue en Paillery à Saint-Apollinaire !

De plus, contrairement à ce qui est dit en page 85 du volume C il n'y a pas de piste cyclable depuis la place du 1^{er} Mai parallèlement à l'avenue Jean Jaurès mais simplement une aire piétonne (donc accessible aux cycles à la vitesse du pas !)