

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Mairie de Dijon
Place de la Libération
21000 Dijon

Le 15 février 2013

Objet : Observations et demande d'informations sur le revêtement de certaines pistes cyclables nouvellement aménagées et à propos de l'aménagement de nouvelles bandes et pistes cyclables dans Dijon

Madame,
Monsieur,

Ce matin, vers 8 heures 30, j'ai glissé sur la piste cyclable du boulevard de Brosses à la hauteur de la jonction avec la rue Bannelier. Il en est résulté une chute accidentelle qui aurait pu être extrêmement dangereuse étant donné que j'ai été projeté à proximité immédiate de la ligne de tramway. Je roulais pourtant à allure réduite, conscient d'un risque potentiel. Il convient d'ajouter que la chaussée du boulevard de Brosses, dont le revêtement est différent de celui de la piste cyclable – celle-ci est située au même niveau que le trottoir et n'est séparée de l'espace réservé aux piétons que par une ligne matérialisant la séparation entre les zones réservées, pour une part, aux piétons, et, pour l'autre, aux cyclistes –, n'était pas glissante. Du reste, j'ai noté que d'autres cyclistes (peut-être parce qu'ils avaient fait une expérience similaire à la mienne les jours précédents ?) ont renoncé à emprunter la piste cyclable et circulaient sur la chaussée.

Cet accident appelle de ma part plusieurs observations relatives au nouveau revêtement de certaines pistes cyclables, de certains trottoirs et de certaines zones piétonnes dans le centre-ville de Dijon.

Pour en avoir discuté avec d'autres personnes, et pour avoir pris connaissance de différents avis exprimés dans la presse locale, je constate que je ne suis pas le seul à être d'avis que le revêtement de la nouvelle piste cyclable aménagée l'an dernier sur le boulevard de Brosses – similaire au revêtement déployé en ce moment même dans plusieurs rues du centre-ville, tant pour des pistes cyclables que pour des trottoirs et pour des zones piétonnes – est particulièrement dangereux en ce qu'il est facilement glissant. Les conséquences pourraient être extrêmement fâcheuses non seulement pour des cyclistes, mais aussi pour des piétons, d'autant que, selon différentes personnes avec lesquelles j'en ai discuté, ce revêtement s'avère hautement glissant non seulement en ce qu'il favorise l'apparition de plaques de verglas, mais aussi par temps de pluie sans que les températures soit suffisamment basses pour entraîner la formation de gel.

Aussi, je vous serais reconnaissant de bien vouloir m'apporter des réponses aux questions suivantes :

- ∞ Dans quel cadre le choix du nouveau revêtement a-t-il été opéré ? Une réflexion sur ses qualités et les dangers qui peuvent y être associés a-t-elle été menée ? Le cas échéant, quels ont été ses résultats ? En a-t-il été tenu compte ? Si oui, comment expliquez-vous la situation actuelle, dont un certain nombre de personnes semblent insatisfaites ? Si non, pourquoi n'a-t-il pas été procédé à un examen attentif de ces questions ?
- ∞ Dans ce même cadre, a-t-il été tenu compte des expériences d'autres villes qui auraient opté pour un revêtement similaire ? Lesquelles ? Le cas échéant, quels enseignements ont pu être tirés ?
- ∞ Des organismes extérieurs à la mairie et au Grand Dijon ont-ils été associés à une réflexion sur le revêtement ? Des contacts ont-ils été pris, par exemple, avec le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) ou avec le Centre d'études techniques de l'équipement (CETE) compétent pour la région ? Des recommandations émanant d'organismes spécialisés dans ces questions ont-elles été consultées ? Comment ont-elles été prises en compte ?
- ∞ La mairie a-t-elle envisagé que des usagers pourraient déposer plainte contre X sur la base des articles 223-1 et 223-2 du Code civil (c'est-à-dire pour mise en danger de la vie d'autrui) dans le cas d'un accident où la qualité du revêtement apparaîtrait comme étant directement en cause ? Les conséquences juridiques des choix opérés en matière de revêtement ont-elles été étudiées ? Si oui, quelles sont les conclusions qui ont été tirées ? S'il n'a pas été procédé à un tel examen, est-ce parce que la mairie considère cette possibilité comme peu vraisemblable ou pour une autre raison (laquelle) ?

J'ai bien conscience du caractère quelque peu technique de certaines de ces questions. Soyez assurés, pourtant, que mes intentions ne sont en aucun cas procédurières. Il s'agit bien plutôt de vous faire part du souci légitime que j'éprouve, particulièrement lorsque je pense à d'autres usagers plus vulnérables que moi, que ce soit en raison de leur âge, de leur faible degré de familiarité avec le nouvel environnement urbain ou d'autres éléments encore.

Par ailleurs, s'agissant des pistes et bandes cyclables qui ont été créées récemment, je constate avec regret plusieurs cas où la piste ou bande s'interrompt sur quelques mètres pour laisser la place à un

(large) trottoir, pour reprendre quelques mètres plus loin. J'ai bien conscience que des contraintes particulières pèsent sur la mise en place de pistes ou bandes cyclables qui n'existaient lors de l'aménagement initial de la voirie. Néanmoins, certains choix opérés me semblent déplorables. Je constate qu'une association de cyclistes, « Ensemble à Vélo dans l'Agglomération Dijonnaise », à laquelle je ne suis pas lié, documente plusieurs cas de ce type¹ qui, au vu de la voirie, auraient pu être utilement évités et où la piste ou bande cyclable aurait pu ne pas être interrompue. À d'autres endroits (en particulier certaines jonctions de routes), la délimitation entre l'espace réservé aux piétons et celui réservé aux cyclistes n'est pas clairement indiquée par un marquage au sol. Ce manque de clarté pourrait poser problème dans le cas où un procès-verbal serait émis envers un cycliste. Or des témoignages recueillis par la même association² laissent penser que cette possibilité est réelle.

Sur ce point, j'apprécierai que vous m'apportiez un certain nombre d'éclairages :

- ∞ Dans l'aménagement des nouvelles pistes et bandes cyclables, a-t-on cherché à suivre les recommandations du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) ? Dans la « fiche vélo » qu'il a publiée en août 2009, le CERTU écrit, notamment : « Il est important de traiter attentivement les trois principales difficultés que posent les pistes cyclables, à savoir : la réinsertion des cyclistes dans la circulation générale, sachant que le cycliste quitte un espace séparé, sécurisé pour retrouver le flot des véhicules motorisés [...] ». Or plusieurs aménagements laissent penser que cette recommandation et d'autres n'ont pas été appliquées.
- ∞ La police municipale étant placée sous l'autorité directe du maire, celui-ci ou ses services agissant par délégation ont-ils donné des consignes spécifiques à celle-là en matière de verbalisation ou de sensibilisation des cyclistes ? Lesquelles ? En l'absence de consignes spécifiques, pouvez-vous me communiquer des pratiques de la police municipale dans ce domaine ou des éléments statistiques permettant de mieux l'apprécier ?

L'ensemble de ces points me semble important, non par désir de chicane, mais parce qu'ils ont trait à la sécurité de l'ensemble des usagers et à une bonne application du Code de la route, élément qui contribue directement à assurer un environnement sûr tant pour les cyclistes que pour les piétons et les autres catégories d'usagers. C'est pourquoi je crois utile d'adresser une copie de cette lettre à différents organismes listés plus bas.

¹ Voyez les photos qu'elle publie à la page suivante : http://www.evad-dijon.fr/article.php3?id_article=1053.

² Voyez, notamment, le témoignage figurant sur la même page du site de l'association et qui fait état d'un « sermon », probablement de la part d'agents de la police municipale. Dans le cas rapporté sur cette page, il convient toutefois de préciser que le « sermon » en question semble justifié au vu des éléments rapportés. Pour ma part, j'ai vu plusieurs agents de la police à vélo rouler... sur le trottoir. En revanche, à la page http://www.evad-dijon.fr/article.php3?id_article=476, il est fait état d'une contravention établie alors que le cycliste dit être « passé au début du feu orange en vélo ». Si ce témoignage est exact, il pose la question d'un éventuel excès de zèle : l'article R412-31 du Code de la route prévoit un temps d'arrêt (tout comme les voitures, les cycles ne s'arrêtent pas instantanément !), au sujet duquel il est raisonnable de douter que l'agent verbalisateur aurait pu émettre une évaluation suffisante. En tout état de cause et toujours dans le cas où le témoignage serait exact, il apparaîtrait que les agents en question méconnaissent tant certaines dispositions du Code de la route applicables aux cyclistes que des principes élémentaires du droit puisque la personne aurait été « menacée d'un retrait de points sur [son] permis de conduire automobile », ce qui est évidemment un non-sens.

Je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à mon bon souci de collaboration.

Copie à :

- ∞ CERTU, 2, rue Antoine-Charial, CS 33927, 69426 Lyon Cedex 03
- ∞ CETE de l'Est, 1, boulevard Solidarité, Metz Technopôle, BP 85230, 57076 Metz Cedex 3
- ∞ Association « Ensemble à Vélo dans l'Agglomération Dijonnaise », Dijon : evad@fubicy.org
- ∞ Rédaction du *Bien public*, Dijon : redaction@lebienpublic.fr
- ∞ Rédaction de *La Gazette de Côte-d'Or*, Dijon : redaction@gazette-cotedor.fr

COPIE