

États Généraux du Vélo en Bourgogne

Comptes rendus

- 2011 - Dijon.....page 2
- 2012 - Tournus.....page 8

1^{ers} États Généraux du Vélo en Bourgogne

Dijon - 2 avril 2011

A l'initiative d'Evad et du Grand Dijon et suite à une première rencontre des acteurs du vélo en Bourgogne en 2009, les 1ers États Généraux du Vélo en Bourgogne se sont tenus dans les locaux du Grand Dijon le 2 avril 2011.

Les invités :

Hubert Peigné, le coordinateur interministériel pour la promotion du vélo

Jean-Luc Saladin, médecin, membre du bureau du Club des Villes et Territoires Cyclables, adjoint au maire du Havre via le système de visuo-conférence. Il développe le lien entre activité physique, énergie et santé à travers une brève histoire de l'humanité : <http://veloetpotager.20minutes-blogs.fr/media/00/02/2488111154.pdf>

Michel Neugnot, vice-président à la mobilité du Conseil Régional de Bourgogne

Les élus, associations vélo, techniciens de la région Bourgogne et voisins (Haute-Marne, Doubs).

A) Des outils réglementaires au service d'une politique cyclable : mise en conformité des zones 30, art. 20 de la LAURE, art 12 PLU avec l'incidence du Grenelle 2. Place des collectivités et de l'État dans les politiques de promotion des transports doux. Hubert Peigné, coordinateur interministériel pour la promotion du vélo

Hubert Peigné met en avant l'importance d'organiser ce type de journée de regroupement des différents acteurs du développement du vélo sur le territoire : associations d'usagers, collectivités, clubs sportifs.

Cette implication est importante dans la réflexion à avoir sur le stationnement des vélos dans les gares, sur la place du vélo dans les trains, dans le tram, dans le bus et sur l'intermodalité de façon plus générale → les Régions sont essentielles pour la mettre en place.

Au niveau national, la coordination interministérielle a pour objectif de soutenir toutes les actions Vélo : mise en place du bicycode, d'un référentiel de qualité sur l'apprentissage du vélo en lien avec les associations et les collectivités.

Les enjeux du vélo : se déplacer de façon qualitative avec une offre correcte (se rendre moins dépendant de la voiture)

On remarque que les difficultés sont souvent exagérées. Elles portent essentiellement sur le climat et le vol vécus comme des facteurs bloquants. Or, ces deux éléments sont à relativiser. Pour le climat, une étude réalisée à Strasbourg montre que la gêne occasionnée par la neige et la pluie ne dure que 15 jours. Pour le vol, les anti-vols et le marquage sont des réponses appropriées.

Ainsi, quelques exemples en France et à l'étranger :

aux Pays-Bas il y a 25 à 30% de part modale vélo

à Strasbourg et son agglo, on atteint 8%

à comparer avec la fourchette de 2 à 3% pour la pratique du vélo tout confondu sur l'ensemble de la France.

Cette réalité questionne : **« finalement on est très loin d'en faire trop dans toutes les villes. »**

Dans les collèges, peu d'élèves se déplacent en vélo alors que l'adolescence est un âge propice à l'apprentissage de l'autonomie et le vélo un moyen adapté.

Dans l'Hérault, le collège de Jacou (créé en 1999) bénéficie d'aménagements cyclables et de stationnements sécurisés. A l'origine, 60 élèves sur 600 ont été volontaires pour se déplacer en vélo et on a rapidement noté une hausse des usagers. 4/5ème des élèves vont maintenant au collège à vélo.

Les PDE. A Grenoble par exemple, certaines entreprises préfèrent réduire leurs parkings pour que les employés privilégient les transports en communs et le vélo.

Le rôle de l'État. Avant la décentralisation de 82 et 83 il y a eu le début d'une politique cyclable nationale. Elle a été stoppée du fait de la décentralisation jusqu'en 1995. La politique cyclable nationale a été relancée avec la loi Barnier qui a contribué à la création de nouveaux outils techniques.

La Région Bourgogne, entre 2000 et 2006, a joué un rôle pilote en mettant en place des contrats avec l'État, notamment via la Saône & Loire.

En 2004, l'arrêt des subventions aux transports en commun par le gouvernement Raffarin a été un frein.

En 2006, des appels à projets ont permis de relancer des politiques de transports en commun avec les projets tram par ex. Ils ont impulsé le vélo grâce aux travaux d'aménagements (rabattements, stationnement).

Le code de la rue est un outil indispensable pour le partage de la voirie avec les voitures dans les villes. De nombreuses collectivités réclament son application et sont soutenues par le Club des Villes et Territoires Cyclables.

Une opération a été lancée en 2006 par Dominique Perben à Chalon/Saône. Un travail collectif incluant des usagers du vélo, des motards et automobilistes a été initié pour la rédaction et la mise en place d'un code de la rue. Mais les motards et les automobilistes se sont vite retirés de la démarche.

Le décret de juillet 2010 a permis la généralisation des double sens cyclables dans les zones à 30 et zones de rencontre sauf exception sur délibération du Maire.

Dès 2000, des villes avaient mis des doubles sens cyclables dans des rues à sens unique sans qu'il y ait d'accident.

Depuis décembre 2010, des villes expérimentent le « tourne à droite » au feu pour les cyclistes.

Néanmoins, on regrette le manque de communication nationale sur ces opérations, alors qu'elle permettrait aux villes de relayer leurs initiatives sur leur territoire de façon forte.

L'arrêt des subventions de l'Etat sur les TC et trams en 2004 (gouvernement Raffarin)

a été un nouveau frein pour le développement du vélo. En 2008, il y a eu de nouvelles mesures pour relancer les appels à candidatures pour des projets tram qui incitent à des actions de rabattement et de stationnement vélo dans une approche inter-modale. Cela équivaut à injecter actuellement 10 millions d'€ pour le vélo.

La loi Grenelles 2 de juillet 2010 avec l'article 57, rend obligatoire la création de locaux vélo dans l'habitat et le tertiaire. Le décret d'application est prévu pour janvier 2012 et précisera le ratio, la taille des locaux vélos et fléchera plus précisément les établissements concernés. Il est prévu qu'en 2015, il y ait la mise en conformité de l'existant par rapport aux critères de 2012.

Nationalement, la promotion du vélo est possible puisqu'il s'intègre dans des campagnes institutionnelles comme celle des ARS (vélo-santé) et de l'ADEME (vélo-énergie).

Les villes ont des marges de manœuvre via la maîtrise du domaine public : avec les bailleurs sociaux dans le cadre des opérations de rénovation urbaine développer les locaux vélos, le stationnement...

L'objectif est de réduire la voiture en ville en promouvant et facilitant l'usage du vélo.

André Gervais, adjoint au maire de Dijon en charge de la voirie, délégué communautaire en charge du tram.

La campagne nationale est nécessaire. Il faut développer et préciser les textes réglementaires. Développer la culture Vélo. On est en retard sur ces deux plans. Le code de la route a été révisé en 1968 dans un contexte urbain sans rocade ni multivoies. Il faut soutenir le projet de décret sur les locaux vélos dans l'habitat et le tertiaire. Il faut aussi être attentif à la peur des personnes âgées qui cohabitent sur les trottoirs avec certains cyclistes parfois.

La Roue Libre, association d'Auxerre (89)

A Auxerre, des arrêtés sont pris mais leurs applications est toujours en attente. Par exemple, il n'y a pas de double-sens vélo dans les rues à sens unique. Les arceaux vélo des collèges ont été supprimés et sont inexistantes sur les parkings des hôpitaux.

Philippe Mougel, sociologue à l'Université de Bourgogne

On ne change pas la société par décret. L'État doit être un accompagnateur . Le changement viendra de la multiplication des usagers dans les villes qui porteront un mouvement vers plus de progrès.

Michel Forquet, conseiller municipal de Daix (21) :

un des outils pour les communes passe par les PLU lors de leur modification : comment réussir notre PLU par rapport au vélo? Il faut aussi un travail de sensibilisation auprès des jeunes.

Marc Vessier, conseiller municipal de Tournus (71)

La commune de 6000 ha est sur le tracé de la voie verte qui part à l'Est et de la voie bleue qui part de Mâcon. C'est tout récemment que la municipalité a décidé de s'engager dans la promotion du vélo. A partir de ces voies verte et bleue, quelles actions de développement pour le vélo? Pour l'instant, la commune a opté pour des

bandes cyclables, la création de pistes s'avérant chère. A Tournus, la circulation est/ouest est compliquée du fait de la N6, la voie ferrée, l'autoroute et la Saône qui coupent la ville en plusieurs endroits. Nous avons le projet de plusieurs traversants afin d'apaiser la circulation. Il nous aussi travailler aux équipements vélos (arceaux) ainsi qu'à la communication pour intégrer notamment les commerçants dans notre projet de développement du vélo.

Réponses d'Hubert Peigné

Rappel de la naissance de la FUB en 1980 à Strasbourg.

Comment on articule le rôle de l'État et celui des territoires? L'État peut impulser par des mesures incitatives comme la fiscalité : est-ce que la baisse de la TVA est une aubaine pour développer l'achat du vélo et le développement de celui-ci de façon massive?

Le plan Campus : les Universités commencent à intégrer le vélo dans leur déclinaison de leur plan Campus. Les situations sont très contrastées d'une Université à une autre. A l'origine, les éco-quartiers en France et en Grande Bretagne ne prenaient pas en compte la mobilité dans leur conception.

L'outil communal pour agir est le PLU notamment dans la réflexion sur les courtes distance en ville, et que la DREAL est un point d'appui. La densité urbaine est aussi une réponse en matière de mobilités douces.

Actuellement, l'ingénierie-vélo est encore trop faible : elle doit se développer afin de rendre la vie cyclable facile sans compter un apport sur le plan économique trop souvent négligé.

Il y a un déficit du contrôle adapté à ce mode de déplacement par rapport aux relations de la police avec les cyclistes. Cela nécessite d'avoir une communication nationale. Le Club des Villes et Territoires Cyclables est en position d'exiger des évolutions sur tous ces plans auprès des ministres.

Proposition de créer une charte du vivre-ensemble en lien avec le directeur de la Police, le cabinet du préfet : agir au niveau départemental.

B. La concertation entre collectivités et associations.

Le collectif Chaumont à Vélo (52)

Chaumont est une ville de 24 000 ha dans laquelle il n'y a pas d'embouteillage. Depuis 2008, une élue en charge du développement durable travaille à la mise en place d'aménagements cyclables en lien avec le collectif. Il reste un gros travail à faire par rapport aux discontinuités, notamment pour relier les établissements scolaires. Avec le collectif de parents d'élèves, il y a le projet de se déplacer autrement pendant la semaine du développement durable. Il manque aussi des parkings vélos.

La volonté d'échanger entre élu/es et citoyens se traduit par la création d'un comité de pilotage dont la mission est de travailler sur des projets d'aménagements. La concertation passe aussi par la rue (parce qu'on se connaît), lors de colloque (celui avec Frédéric Héran), via l'élaboration du Plan de Déplacement Scolaire.

La démarche s'inscrit aussi dans l'Agenda 21. On se rencontre suite aux demandes des

élus et aussi suite à nos demandes notamment après l'arrêté municipal qui bloque le décret sur les zones 30.

La mise en place du comité de pilotage n'a pas encore trouvé son rythme : l'articulation société civile-élu/es reste à travailler.

L'association Vélo-sur-Saône de Chalon/Saône (71)

Vélo/Saône pose la question de la concertation élu/es-associations qui n'existe pas dans cette ville.

Les élu/es ont privilégié un travail bilatéral avec les services techniques, sans s'appuyer sur l'expertise de la société civile. Certains aménagements auraient pu être mieux traités si l'association avait été consultée.

L'association-Vélo-Besançon (25)

L'association AVB est mitigée sur la concertation qui n'est pas régulière et qui dépend des projets. La question budgétaire est souvent mise en avant.

Les difficultés sont partagées : en effet du côté de l'association, on a plus tendance à rouspéter qu'à faire des propositions.

Il y a un interlocuteur privilégié, technicien de la ville et des rencontres avec l'élu concerné : cela favorise le dialogue.

L'association Chevigny-Environnement (21)

Chevigny-St-Sauveur est une commune de 10 000 ha. Actuellement aucun aménagement n'est prévu pour poser les vélos en ville. Un gros de travail de communication et d'information est mené par Chevigny-Environnement. La dernière réunion de la commission extra-communautaire a eu lieu en 2010. Cette commission permet de faire remonter les besoins. Il y a une clarification à faire sur qui fait quoi entre la commune et le Grand Dijon.

L'association Mâcon Vélo en Ville (71)

Le maire entretient des relations régulières avec les associations cependant, il ne tient compte d'aucunes remarques. Cela entraîne une tendance à la démotivation. Notre association fait surtout de la formation au vélo.

Discussion

Une proposition est faite sur la possibilité de mobiliser les membres des commissions de quartiers afin qu'elles se saisissent de la problématique vélo en ville.

Par ailleurs, la multiplicité des commissions diverses où beaucoup d'acteurs s'y retrouvent est-elle une bonne chose ? → les commissions PDU, PLU, déplacements, extra-municipales, extra-communautaires...

On retrouve là le mille-feuille des compétences. Or la demande des associations est d'avoir un interlocuteur unique : cela bute sur la répartition des différentes compétences qui concernent le vélo (voirie, schéma directeur, urbanisme, déplacements, transports ferroviaires...)

C. Vélo et Santé. Jean-Luc Saladin, adjoint au maire du Havre.

Jean-Luc Saladin, qui n'a pu se déplacer au dernier moment, nous fait part de sa présentation via skype. Il restitue l'évolution de l'humanité dans son rapport à l'effort en lien avec ses découvertes sur le plan de l'énergie (celle du sujet comme celle requise), du mouvement et du bien-être de l'être humain.

D. Le vélo, maillon essentiel de l'intermodalité : vélo, tram, TER. Catherine Hervieu, vice-présidente du Grand Dijon. Michel Neugnot, vice-président du Conseil Régional

Catherine Hervieu, vice-présidence du Grand Dijon (21)

Rappel de la remise du prix du clou rouillé par la FUB en 2000 à la ville de Dijon pour sa politique cyclable zéro pointé. Depuis 2001, il y a un renversement dans le développement des nouvelles mobilités. Il y a la mise en place de voies bus-vélo, le schéma directeur cyclable d'agglomération à partir de 2005 mettant en œuvre de nouveaux aménagements cyclables sur la ville de Dijon et l'agglomération. En 2008, la décision de la mise en place d'un TCSP avec le tram valorise l'intermodalité : outre les deux lignes de tram, il y a le renouvellement du réseau de bus et de nouveaux aménagements cyclables structurants le long du tracé du tram (l'équivalent de 20km). Cela s'accompagnera des équipements vélos nécessaires notamment à proximité du tram : vélo-stations, arceaux. Le chantier est en cours. Pour faciliter les déplacements dans une agglomération en travaux, un service de location vélo longue durée, Divia Vélo, a été mis en place en février 2010. Membre du bureau du Club des Villes et Territoires Cyclables, le Grand Dijon accueillera son 19ème congrès en septembre 2011. Le thème du Congrès : «l'avenir a besoin du vélo».

En conclusion : souhait de se retrouver l'an prochain. Marc Vessiler, élu de Tournus propose d'engager les démarches pour que les prochains Etats Généraux du Vélo en Bourgogne se déroulent dans sa ville.

2^{èmes} États Généraux du Vélo en Bourgogne

Tournus - 24 mars 2012

Le vélo dans les petites communes et le péri-urbain

Jean Legros, maire de Tournus

Marc Vessiler, adjoint au maire de Tournus

Patrice Château, adjoint au maire de Plombières les Dijon (21)

François Masson, adjoint au maire de Daix (21)

Michel Neugnot, vice-président aux transports au Conseil Régional de Bourgogne

Nicolas Poulouin, président de l'AF3V

Christian Germain et Jean-Louis Seuzaret, co-présidents de l'association EVAD

Florent Gallet, volontaire Service civique à EVAD

Céline Noël, directrice de la Bécane à Jules

Judith Un, conseillère en éco-mobilités

Danny Guindos, étudiant en master transports/mobilités/environnement/climat

Jean-Marc Pouleau, président de l'association Vélo sur Saône

Jean-Paul Dupont, président de l'association Mâcon Vélo en Ville

Eric Beunas, président de l'association Roue Libre 89

Des représentants de l'association Vélo Besançon

...

Dominique Lebrun, coordinateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, devait initialement présenter les grandes lignes du plan national Vélo présenté le 26 janvier. Or du fait des campagnes électorales, l'ensemble des administrations sont soumises au devoir de réserve à compter du 24 mars.

Accueil : le maire Jean Legros trace le contexte Vélo de Tournus. La ville est identifiée dans le plan régional Vélo, elle développe des aménagements cyclables, elle constitue l'arrivée de la voie bleue au départ de Mâcon. Elle veut constituer un pôle de rayonnement cycliste en lien avec le musée du vélo.

A) Le constat : exemple du péri-urbain dijonnais.

Enquête sur les modes de déplacements sur la communauté d'agglomération dijonnaise (le Grand Dijon) : Florent Gallet d'EVAD

Il s'agit d'étudier les modes de déplacements en fonction des distances (par km), sur le péri-urbain dijonnais (= le pôle urbain). Le Grand Dijon fait 20km de diamètre. Le cycliste a une moyenne de 12km/h dans le péri-urbain.

Les résultats reposent sur l'enquête Ménages de 2009. Elle repose sur du déclaratif. et étudie les modes de déplacement en fonction des distances.

- 69% des déplacements sur Dijon et son agglomération font moins de 3km.
- Sur des trajets de moins de 1km, la voiture et la marche sont les modes de

- déplacements les plus utilisés, sur Dijon et périphérie.
- Idem pour les trajets entre 1 et 3 km, la voiture et la marche sont privilégiées sur Dijon et la périphérie
 - Au-delà de 3km : c'est la prépondérance de la voiture.

Le profil type de l'utilisateur du vélo : un homme actif de 39 ans. Il est employé à plein temps, il a le permis de conduire, il habite le centre-ville

Le vélo est utilisé pour aller au travail, à l'école et l'université : cela représente 48% des déplacements.

Les pistes à développer :

- sur l'éco-mobilité scolaire (pédibus-vélobus)
- les espaces de stationnements vélo (vélo/station)
- les aménagements cyclables intercommunaux
- la diminution de la vitesse maximale autorisée pour les voitures dans les communes (coûts de l'aménagement de la voirie, réduction de sa largeur, des zones à 30km...).
- les vitesses en ville : le passage de la vitesse de 50 km/h à 30 km/h n'est pas toujours intégré. En général, les automobilistes considèrent le seuil de la vitesse comme étant minimum alors qu'il est maximum.
- Pour les itinéraires et aménagements provisoires : intégrer systématiquement des usages vélos et piétons.

B) Le vélo en ville, dans les espaces péri-urbains et les zones rurales. Michel Neugnot, vice-président aux transports du Conseil Régional de Bourgogne

Aujourd'hui, le vélo est incontournable en ville et notamment dans les grandes villes. Cette prise de conscience se traduit différemment dans les villes moyennes et les zones rurales : elle repose actuellement sur le vécu individuel.

Par rapport au maillage régional : il n'y a pas de de TER partout. Une des réponses complémentaires : le développement du co-voiturage en lien avec la centrale de mobilités de la Région.

Dans la chaîne de transports, il faut que le vélo soit intégré. C'est ce que prévoit le Plan Régional Vélo avec les leviers et actions suivantes :

- Faire un listing des points noirs touristiques accessibles uniquement en voiture (par ex, sur l'axe Vézelay-Alésia...)-
- Développer les Pôles d'Echange Multimodaux (les PEM) : avec des vélos-stations au même titre que l'auto-partage ou le co-voiturage, bus, TER... Il y a consensus sur cela. Il faut cependant intégrer la démarche dès le début du projet.
- Travailler sur la place du vélo dans les transports en commun en prenant en compte les flux d'utilisateurs des TC. Ainsi, la fréquentation des TER Sens-Paris a augmenté de 19% en 2 ans : veiller à la saturation. Les TC en commun régionaux, ce sont aussi des cars. Il faut faire mettre des racks-vélos sur les bus.
- Approfondir l'argumentaire vélo en valorisant sa spécificité par rapport aux autres moyens de transport. Un argument : la ponctualité car aucune dépendance avec les contraintes extérieures (celle du stationnement et des bouchons pour la voiture, celle

du retard pour les trains).

- Formation et éducation : agir sur les changements de comportements en menant des campagnes auprès des publics jeunes : ex «A vélo au lycée». Favoriser les Plans de Déplacements scolaires, les vélo-écoles.
- Les déplacements domicile-travail. Les PDE doivent intégrer une aide incitative au vélo plutôt que de s'orienter vers un système de subvention directe. Par ex, les entreprises dijonnaises qui ne sont pas desservies par le tram (alors qu'elles versent le VT) ont sollicité le CR pour affiner leur PDE en lien avec la CCI.
- Soutien à la création des zones de rencontre dans les petites communes
- Développer les abris vélos sécurisés, soutenir le bicycode : lutte contre le vol.
- Soutenir la location de vélo, l'entretien et réparation

C) Le vélo et la transformation du centre-ville de Tournus en zone piétonne. **Jean Legros, maire de Tournus**

Il y a la volonté d'insuffler un changement de comportement dans la commune. La mutation des pratiques doit se faire sur plusieurs fronts. A Tournus, cela passe par la transformation du centre historique avec la création d'une zone piétonne pour la mise en valeur du patrimoine et l'animation économique liée à l'afflux touristique. Le tout automobile doit être stoppé. Mais les freins sont nombreux :

- peu de transports en communs,
- difficulté de transformer une rue très commerçante en rue piétonne, malgré la création de parkings périphériques à 5/10mn du centre-ville. Réticence des commerçants qui pensent encore que pratique de consommation rime avec coffre de voiture.

Autre volonté de la municipalité : la démocratisation de l'usage du vélo par les scolaires. Cette incitation des jeunes tournusiens à la « culture vélo » deviendrait synonyme d'une continuité des bons comportements sur l'avenir. Pour l'instant, cette démarche reste à l'état embryonnaire car les parents comme les enseignants sont réticents pour des raisons de sécurité. Ainsi, pour emmener les enfants à la piscine intercommunales qui est à 20mn à pied de l'école et du collège, les parents et les enseignants préfèrent le recours au bus. Or, cela a un coût de 40 000€/an pour des trajets entre 3 et 4km aller et retour. Il y a donc un travail de sensibilisation pour aider les parents et les enseignants à passer aux mobilités actives avec des arguments autour de la santé, des économies (impôts).

Echanges

Les vélos écoles et les ateliers d'autoréparation offrent des réponses pour les lycéens et les étudiants dans leur changement de mode de déplacements. C'est à développer dans le secteur rural et les petites communes. Les vélo-écoles sont en train de trouver un public féminin qui cherche une autonomie dans la mobilité et à un coût attractif. La Bécane à Jules porte aussi le projet «Mon vélo pour 10 ans» : cela consiste à prêter un vélo adapté sur une période de 10 ans selon la croissance de l'enfant.

Rappel historique : le trottoir existe depuis l'arrivée de l'automobile. Dans les quartiers nouveaux et les zones piétonnes, il disparaît pour faciliter un réel espace de

la voirie et de l'espace public dans le respect de toutes et tous.

A cet égard, les réflexions engagées nationalement sur un code de la Rue se substituant au code de la route (qui n'est pas adapté aux déplacements en ville) piétinent depuis trop longtemps.

Le modèle économique autour du vélo est à développer et à consolider. Voir travail en cours sur le référentiel Education National du diplôme mécanicien-cycle.

En période de crise, on peut faire valoir le vélo comme «remède anti-crise» : gain de pouvoir d'achat (économies d'énergie, de stationnement...), facilitation dans la mobilité quotidienne.

La lutte contre le vélo de vélo : le marquage vélo porté par la FuB depuis longtemps a été intégré dans le Plan National Vélo présenté en janvier 2012. On recense 15 000 marquages/an alors que plus 3 millions de vélos sont vendus/an. Il faut que le marquage soit fait à la source, chez le distributeur/vendeur, en lien avec la police. Ainsi, la police nationale récupère environ 500 vélos/an à Dijon, dont elle ne sait pas quoi faire parce qu'ils ne sont pas marqués.

Il y a aussi la puce-marquage pour suivre le vélo (concerne surtout les vélos de qualité).

Pour Evad, il faut faciliter la vitesse de déplacement des cyclistes. Avec par ex des capteurs aux feux de signalisation adaptés à la vitesse des cyclistes afin d'éviter les ruptures de déplacements (en effet, les feux en ville ne sont réglés en général que sur la vitesse des automobilistes, c'est à dire 50km/h). Il faut aussi aménager les intersections dangereuses.

D) Se déplacer autrement dans les petites communes. Retour d'expériences. Patrice Château, adjoint au maire de Plombières les Dijon

Plombières les Dijon est une commune de 3000 ha environ. La mise en place du trottibus s'est faite sur impulsion de la municipalité avec un groupe de parents impliqués. La démarche est conforme à la Charte Environnementale que la municipalité a adopté dès 2009. Celle-ci incite à utiliser les modes de déplacements doux en priorité. Le trottibus permet aux écoliers de faire les trajets école/maison à pied grâce à des équipes de parents accompagnateurs.

Méthodologie : envoi d'un questionnaire élaboré par les élus et un groupe de parents impliqués avec une carte de la commune. Il y a eu 50% de retour pour une école de 130 enfants (ce qui est beaucoup pour ce genre d'enquête). L'objectif était de recueillir des informations sur l'adhésion au projet, le nombre d'enfants concernés, l'accord à la participation, l'implication des parents dans l'accompagnement, la localisation des familles...

Le dépouillement a permis de définir la localisation des besoins.

Moyens : les parents volontaires, responsables et disponibles, se sont organisés en association loi 1901. Cette association permet la création officielle du trottibus et

d'engager des investissements nécessaires à la réalisation du projet : marquage au sol (peu onéreux), gilets fluorescents pour les parents accompagnateurs, outils de communication. Elle permet aussi d'asseoir les principes de responsabilité, disponibilité sécurité et cohésion nécessaire à la crédibilité de l'action et sa pérennité. La commune a soutenu l'association en lui octroyant une subvention de 600€ en 2010 et de 300€ en 2011.

Évolution : 2010, 5 enfants participant régulièrement et en 2012, 12 enfants (soit environ 10% des scolaires). Les trajets se font le matin (impossible de les organiser l'a-m du fait des horaires très variables des parents).

Le souci est la pérennisation du dispositif quand les enfants partent au collège et qu'il faut mobiliser de nouveaux parents → s'appuyer sur les personnes retraitées dans une approche intergénérationnelle en développant des papys/mamys-bus?

E) Le vélo dans l'interurbain. Nicolas Poulouin. Président de l'Association Française des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V).

Les liaisons intercommunales pour le vélo-tourisme et le vélo inter-mobilités sont à valoriser. Le canal de Bourgogne est un axe structurant pour l'espace urbain et péri-urbain et surtout, il est intégré dans le plan national voie verte qui traverse les communes et les agglos. Localement, la voie bleue Mâcon-Fleurville qui arrive à Tournus est propice au vélo loisirs et au vélo-tourisme.

Ces voies sont des axes structurant dans l'urbain et le péri-urbain.

Les priorités à travailler :

- L'identification des voies vertes se limite à des panneaux créés en 2008, unique support technique juridique. Les voies sont réservées aux vélos et aux piétons sans qu'il y ait une distinction explicite entre les différents usages, ce qui peut générer des conflits comme parfois sur la voie verte de Dijon.
- Une meilleure coordination entre les différentes collectivités territoriales pour gérer et mettre en place les schémas directeurs cyclables. Ainsi, actuellement, il n'y a aucune réflexion sur les continuités villes/agglo et CG avec des problèmes en terme d'aménagement et d'entretien.
- Nécessité de clarifier les compétences pour améliorer les compatibilités entre les différents maîtres d'ouvrage. La clause de compétence générale permet des projets communs avec répartition financière ad-hoc.
- Répondre à la problématique de la sécurité routière par rapport aux situations à risques sur les différentes jonctions des pistes cyclables.
- Trouver des solutions face aux différents conflits d'usage sur les voies vertes entre piétons, cyclistes et usagers en tout genre (pêcheurs, campeurs...).

Pistes pour améliorer la situation

- création d'un comité de pilotage des États Généraux du Vélo en Bourgogne.
- Travail avec les AOT

F) Se déplacer autrement dans les petites et moyennes communes : maîtrise de la vitesse et du stationnement automobile, soutien à l'usage du vélo.

1. François Masson, maire-adjoint à Daix (21).

Daix est une Commune de 1500 habitants, elle est située au NO dijonnais. Cette voirie du centre du village pose problème depuis bien longtemps, la première pétition de riverains date de 1986. Il s'en est suivi de nombreuses consultations sans que de décisions soient prises par les municipalités successives. Nous avons dès 2008 décidé de résoudre le problème en passant cette voirie en sens unique afin de diminuer le trafic, ce qui nous a permis d'améliorer la sécurisation par le traçage d'une bande réservée aux piétons, cette décision n'a pas été sans conséquences sur d'autres voiries de la Commune qui ont dû absorber le report de circulation.

Après plusieurs comptages automatiques avec relevé de vitesse nous avons constaté un trafic de transit important et des vitesses excessives. Notre objectif après analyse a été de faire baisser le trafic de transit ainsi que la vitesse. Si nous avons réussi à faire baisser le trafic de transit et de poids lourds de manière significative, la vitesse est toujours importante sur ces voies anciennes peu adaptées au trafic d'aujourd'hui ; leurs étroitesse font qu'à certains endroits les trottoirs sont inexistant, le danger pour les piétons est permanent.

Nous avons donc décidé le réaménagement de la rue d'Hauteville et du haut de la rue de Dijon afin de leur redonner un caractère de rues de village et d'autre part de pacifier le centre de Daix, c'est-à-dire de redonner priorité aux piétons et ainsi de permettre aux riverains et aux daixois de flâner rue d'Hauteville plus sereinement.

L'avant-projet a été présenté en réunion publique. Cette réunion a été suivie d'une période de concertation en Mairie avec possibilité donnée aux habitants de déposer sur registre, nous avons bien entendu tenu compte d'un certain nombre d'observations et, également au travers de questionnement des riverains. En organisant de nouveaux comptages automatiques, et en tirant le bilan de l'action de notre police municipale.

Constat a été fait que durant les trois mois de travaux les riverains se sont réapproprié l'espace, ce qui a permis de nombreux échanges, c'est un retour à la convivialité. Cette indication importante montre que nous avons fait le bon choix, il faut donner à chacun sa place dans une rue au centre d'un village et protéger riverains et piétons d'une circulation motorisée intense et pas toujours respectueuse des limitations de vitesse.

La zone de rencontre est signalée aux entrées (rue de Dijon, rue d'Hauteville, rue du Meix Pillon et rue de Changey) et matérialisée par un aménagement spécifique. La chaussée est réduite et les changements de matériaux permettent une meilleure lisibilité, un mobilier urbain décoratif a été mis en place et les places de stationnement ont été déplacées. Ainsi, les usagers motorisés perçoivent que l'espace dans lequel ils pénètrent n'est plus essentiellement destiné à l'écoulement du trafic.

Le coût de cette opération est d'environ 500 000 € à la charge de la Commune 150

000 € la différence étant financée par les subventions et la récupération de TVA.

Il serait souhaitable d'imaginer son extension face à la mairie et devant les écoles, mais là, la décision appartient au Conseil Municipal.

Nous avons décidé en plus de cette pacification au niveau de la voirie d'aider les daixois à faire l'acquisition de VAE pour les trajets domicile/travail, en effet, une enveloppe de 10 000 € a été votée, la subvention accordée pour l'achat d'un vélo à assistance électrique neuf est de 25 % du montant de l'achat avec un plafonnement à 400 €. En 2011, cette aide a été attribuée sur 6 dossiers et 4 autres sont en cours de traitement. Nous avons par ailleurs, mis en place des arceaux vélos en face de la Mairie, de la bibliothèque, du stade, de l'entrée du parc municipal, l'école est équipée d'un rangement vélos et son entrée a été sécurisée, nous avons créé des bandes cyclables rue du Meix Pillon, la zone de rencontre rue d'Hauteville et sur le haut de la rue de Dijon. Nous avons travaillé à la création d'un itinéraire cyclable entre notre Commune et celle de Fontaine les Dijon.

Il est prévu l'évaluation des réductions des GES issues de ces actions dans le cadre du PCET.

Nous sollicitons le Grand Dijon pour que des pistes soient créées de Daix pour rejoindre Talant et Fontaine puis Dijon, nous avons également positionné la Commune pour l'installation d'une station Vélodi.

Nous sommes vraiment dans l'action, nous souhaitons comme beaucoup favoriser les modes de déplacements doux. Depuis 2008, nous sollicitons le Grand Dijon pour la création d'itinéraires cyclables et nous espérons vivement une réaction du Grand Dijon pour la création de ces itinéraires prévus au schéma directeur, itinéraires indispensables à la réussite de notre action.

Pour terminer, nous avons communiqué largement sur la décision prise par le Conseil Municipal de subventionner l'achat de deux roues électriques, début septembre 2011, nous avons distribué un flyer à tous les habitants, il était accompagné d'une invitation à une exposition avec possibilité d'essais que nous avons organisé le 10 septembre à Daix. Cette journée a été une réussite, 3 fournisseurs de vélos à assistance électrique étaient présents et un avec des voitures 100 % électriques.

2. Marc Vessier, conseiller municipal de Tournus (71).

La commune est traversée par la N6 (ancienne voie romaine) qui coupe la ville en deux : côté Saône avec commerces, écoles... et côté collines avec zones pavillonnaires et HLM. Tournus est engagé dans une démarche globale pour vivre ensemble les espaces de circulation. Il faut donc prendre en compte les contextes de ces espaces pour les transformer au mieux.

Travail d'aménagement (réduction de la largeur de la voirie automobile) pour réduire la vitesse, faire plus de place aux cyclistes et permettre de recréer du lien entre les 2 écoles coupées jusqu'à présent par la N6. Les aménagements doivent porter sur

l'amélioration d'un ancien passage souterrain sous la nationale et favoriser un accès piéton et personnes handicapées.

Un centre-ville historique avec des rues étroites : le transformer en zone de rencontre (mise à plat) avec création de double-sens cyclables et mise en sens unique.

Réduction de la largeur de la voie automobiliste pour inciter à la diminution de la vitesse et dégager plus d'espace pour les cyclistes.

Dégagement de l'espace au niveau du collège et du lycée pour désembouteiller lors des arrivées et sorties des établissements → faire ralentir les voitures des parents et des profs avec mobiliers urbains et réduction de la voirie.

Idem dans un quartier HLM qui comporte une voie en ligne droite assez large → inciter à la réduction de la vitesse avec chicanes, espaces rollers etc...

La méthode : création d'une commission municipale pour travailler sur les projets. Tout en veillant aux coûts.

Difficultés : les habitants n'ont pas encore intégré les nouvelles règles du code de la route. Par ex : les zones 30 dans lesquelles il n'y a plus de passages piéton alors que les parents et les profs sont demandeurs d'en remettre.

Est-ce que les auto-écoles n'ont pas un rôle majeur pour relayer les nouvelles réglementations? De même que les conseils d'école?

G). Les liaisons intercommunales. Ex de l'intermodalité tram/vélo du Grand Dijon. Catherine Hervieu, vice-président du Grand Dijon aux mobilités alternatives.

Le Grand Dijon (251 000 ha) regroupe 22 communes sur un territoire contrasté géographiquement et démographiquement autour de la ville centre de 156 000 ha.

La ville de Dijon avait reçu en 2000 le prix du clou rouillé de la part de la FUB pour sa politique cyclable zéro pointé. En 2011, la ville recevait le 19ème congrès du Club des Villes et Territoires Cyclables en plein chantier des travaux du tram intégrant des aménagements cyclables intercommunaux. En effet, le tram a été conçu dès le départ avec l'intégration de l'usage du vélo. Cela passe par :

- les aménagements : A partir de 2004, le schéma directeur Vélo du Grand Dijon impulse plus de 260 km d'aménagements cyclables. La mise en service de 2 lignes de tramway dans les prochains mois s'accompagne d'aménagements cyclables sur les mêmes axes structurants soit 18km de part et d'autre des tracés du tram ainsi que 7 à 8 km d'aménagements connexes (rabattements, sites propres...).

Outre les aménagements de voiries correspondant à des trajets structurants pour les cyclistes, il faut aussi mettre en place les équipements vélo : ce sont pas moins de 9 vélos-stations qui seront mises service avec l'arrive du tram, 8 le long de son tracé et une en correspondance avec une ligne de bus haute fréquence.

- l'installation de plus de 700 arceaux vélo par le Grand Dijon sur l'agglomération (en outre de ceux propres aux communes).

- les services de location de vélo : deux systèmes complémentaires sont mis en place depuis 2008. Le VLS avec Vélodi qui comprend 40 stations répartis sur le péricentre de Dijon avec une flotte de 400 vélos disponibles 24h/24h (150 600 emprunts en 2010). Le vélo en location longue durée avec Divia Vélo dans le cadre de la DSP Transports en partenariat avec la Bécane à Jules (location au mois, au trimestre, au

semestre, à l'année) est mis en place depuis 2011.

- l'exemple de la gare de Dijon, PEM régional : trains, bus intra-urbains, voitures, vélo (arceaux, vélo-station), station Vélodi, arrivée du tram...

Conclusion

L'ensemble des participants souhaite voir reconduits de prochains Etats Généraux du Vélo régionaux. La connaissance mutuelle des différents enjeux autour du vélo selon les contextes territoriaux, démographiques et économiques participent en effet à la levée des cloisonnements. En effet, à plusieurs reprises, il est apparu la nécessaire cohérence des actions publiques promouvant l'usage du vélo, gage d'efficacité et d'économies.