

La Bulle

publiée par l'association

Ensemble à Vélo dans l'Agglomération Dijonnaise membre de La FUBicy

Janvier 2010
N°41



EVAD en images



06 45 10 95 92
Comme chaque 2^{ème} jeudi du mois à l'heure d'été
balade nocturne
« *J'y crois pas, pour le vélo...* »
CO₂ = 0g mais bonus = 0€ ! »
jeudi 8 octobre à 20h00
départ **place de la Libération** arrivée place F. Rude 21h30
- selon la météo, venez nu-bol de souape de l'amitié -
« *Le vélo c'est tout bon, alors...* »
oui au bonus à l'achat !
oui à la TVA à taux réduit ! »

Editorial

Gracieux

Page 2

Dossier Tram

En travaux!

Page 3 et 4

Casque...

Obligatoire ou pas?

Page 5

Dijon notre Ville

Pédale dans le flou

Page 5

On aime,

Ou on n'aime pas . . .

Page 6

Vélo école

Témoignages

Page 7

Saint Apollinaire

et son schéma cyclable

Page 8

Action EVAD

Parking éphémère

Page 8

Code de la route

Jeu concours

Page 9

Vos courriers

Nos réponses

Page 10 et 11

A vos agendas

Page 12



06 45 10 95 92
Comme chaque 2^{ème} dimanche du mois à l'heure d'été
balade à vélo
Au fil de l'eau,
entre Ouche et canal...
dimanche 8 nov. à 11h00
départ **place de la Libération** arrivée place Wilson 12h15
- le bol de souape de l'amitié -
« *Depuis la ville, avec les enfants,*
quelques coups de pédales et hop... »
...dans la nature ! »



06 45 10 95 92
Comme chaque 2^{ème} dimanche du mois à l'heure d'été
balade à vélo
de parcs en parcs...
dimanche 13 déc. à 11h00
départ **place de la Libération** arrivée place Wilson 12h30
- le bol de souape de l'amitié -
« *Ouvrez, ouvrez* »
les parcs aux vélos !
(à la vitesse du pas et sans gêner les piétons)

06 14 30 00 59
Comme chaque 2^{ème} dimanche du mois à l'heure d'été
balade à vélo
Vous aimez votre ♥,
et bien, pédalez !
dimanche 14 fév. à 11h00
départ **place de la Libération** arrivée place Wilson 12h30
- le bol de souape de l'amitié et + si aff. -
« *En ville pour la convivialité et les rencontres,*
le vélo, ce n'est pas mythique, c'est mieux ! »

A SUIVRE :

Editorial

Gracieux...mais déterminés !

Comme nous l'avons dit très clairement lors l'enquête publique en juin dernier, nous sommes tout à fait favorables au projet de tramway. Celui-ci, par son ampleur, notamment financière, ne peut trouver de justification que dans sa capacité à atteindre un objectif majeur pour notre agglomération : y réduire la pression de l'automobile. Cet objectif n'est pas une lubie de cyclistes anti-voiture primaires, il est en effet inscrit dans la législation française¹ et le Grand Dijon l'a repris à son compte dans le cadre de son PDU² !

Atteindre cet objectif, crucial tant pour notre agglomération que pour la santé de nos concitoyens et celle de la planète, n'est pas une chose aisée et prendra du temps, car cela doit passer par la mise un place d'un «bouquet» de solutions alternatives, mais aussi par une action volontariste pour pro-

voquer de profonds changements de comportements dans nos habitudes de déplacements.

Le projet de tramway se doit donc d'être en cohérence parfaite avec cette démarche.

Consciente de cela, EVAD a pointé quelques faiblesses dans le projet tel que, en l'absence de concertation préalable, nous l'avons découvert pour la première fois lors de l'enquête. En effet, sur certains aspects³, il ne permet pas aux modes doux comme la marche et le vélo de profiter pleinement de l'effort consenti par la collectivité pour ce projet et parfois même, il se place, à notre avis, en contradiction avec la loi. Parmi ces remarques, qui demandent non pas une refonte totale du projet mais de simples «ajustements» localisés, certaines ont été entendues par la commission d'enquête, d'autres non.

Quant au maître d'ouvrage du projet, à savoir le Grand Dijon, il n'a pas cru opportun, pas plus qu'il ne nous avait consultés avant, d'«accuser réception» de nos interrogations. Nous avons donc décidé, pour être sûrs d'être entendus, de déposer un «recours gracieux⁴» à l'encontre de la délibération du Grand Dijon du 19 novembre 2009 autorisant son Président à solliciter du Préfet la déclaration d'utilité publique⁵.

Face à ce projet important pour l'agglomération, nous restons optimistes et donc «gracieux», mais bien déterminés aussi à continuer à agir pour que le tramway soit un succès total, dans l'intérêt de tous.

E V A D. ●

¹Dans les lois dites « LAURE » et « LOTI ».

² Plan de Déplacement Urbain

³ Voir la Bulle n°40

⁴ Etape préalable avant un éventuel « recours contentieux » auprès du Tribunal administratif

⁵ Elle a été signée le 17 décembre

Fête du vélo, samedi 5 et dimanche 6 juin 2010

« Bonjour Monsieur Le Maire ! Et Le vélo, comment ça va chez vous ? »

Pour l'édition 2010 de la fête du vélo, nous vous proposons d'aller à vélo à la rencontre des maires des 22 communes du Grand Dijon pour leur demander ce qu'ils ont réalisé, ou réaliseront, en faveur du vélo dans leur commune.

Cette randonnée, cyclable et citoyenne, comprendra deux circuits, l'un le samedi l'autre le dimanche. Chacun, cycliste urbain ou cyclotouriste, pourra choisir de faire tout ou partie de ces circuits. Les clubs de cyclotourisme ainsi que les associations

de défense de l'environnement qui se préoccupent du vélo dans leurs communes seront naturellement sollicités pour s'associer à cette opération.



Une soirée conviviale, pique-nique - barbecue avec projection-débat d'un film aura lieu le samedi soir.

Réservez dès maintenant votre samedi 5 et/ou votre dimanche 6 juin !

Comme l'an passé, EVAD compte sur la mobilisation des ses adhérents pour préparer cette fête et faire en sorte qu'elle soit aussi agréable pour les participants qu'utile au développement du vélo dans l'agglomération. ●

Les ateliers du tram



Les 2, 3, 4 décembre le Grand Dijon a convié les citoyens dijonnais, les acteurs de la vie économique et les associations à des réunions d'information suivies de débats sur les travaux du tramway et les gênes occasionnées. Des représentants d'EVAD étaient présents au cours de ces trois journées et sont intervenus sur les questions concernant les déplacements.

Nous avons à nouveau insisté pour que les difficultés inévitables de circulation que ces travaux vont générer, soient mises à profit pour inciter à des changements d'habitudes dans les modes de transports comme cela devrait être le cas une fois le tramway mis en place (rappelons qu'un investissement aussi lourd n'a d'intérêt que s'il contribue à diminuer fortement la part de l'automobile dans les déplacements urbains).

Pour atteindre ces objectifs nous avons rappelé notre souhait de prêt de vélo de longue durée pendant la réalisation des travaux (à l'exemple d'autres villes ayant déjà réalisé leur tramway); nous avons aussi insisté pour que les reports de circulation et l'impact des travaux ne se fassent pas au détriment des piétons et des cyclistes par une dégradation de leurs itinéraires mais au contraire

par une amélioration. Nous avons plaidé pour un développement des zones 30, tout ceci afin d'encourager les gens à laisser la voiture au garage en leur offrant une alternative attrayante.

La journée du 4 décembre a été consacrée à l'impact sur la vie économique avec un atelier spécial réservé aux commerçants situés sur le trajet, et inquiets à propos d'une éventuelle baisse de leur activité et chiffre d'affaire pendant les travaux. Nous sommes intervenus pour faire remarquer que les travaux effectués pendant l'été dernier sur les boulevards de La Trémouille et De Brosse n'avaient pas favorisé les déplacements des cyclistes et piétons et par conséquent n'avaient pas été favorables aux commerces, d'où notre demande réitérée d'itinéraires réservés et de possibilités de stationnement vélos facilités pour les clients des commerçants.

Le pavillon Darcy, annexe de l'office de tourisme, sera entièrement relooké pour



La réponse des services techniques paraît encourageante car ils ont convenu que quelques erreurs avaient pu être commises pendant les travaux de l'été 2009 mais qu'elles ne se reproduiraient pas car ces travaux avaient été une expérience utile.

Par contre la réponse de l'élu responsable du dossier tramway nous laisse dubitatifs et même inquiets. Si des « mini parkings provisoires » sont envisagés à proximité des commerces ce serait pour...les automobiles ! Ainsi donc bien loin de l'idée de profiter des gênes inévitables de ce chantier pour modifier en douceur des habitudes en matière de transport nos édiles semblent n'avoir qu'une obsession en tête : mécontenter le moins possible l'automobiliste (supposé électeur majoritaire). Et tant pis si, dans trois ans, les travaux terminés, le réflexe de sortir systématiquement la voiture du garage pour le moindre déplacement n'a pas disparu.

«L'utilité publique» du tram, et donc l'importance de la dépense engagée, ne peuvent se justifier que si le tram contribue «au rééquilibrage de l'occupation de l'espace public, avec moins d'emprise de l'automobile, au profit des autres modes de transports» comme l'affirme le rapport de la commission d'enquête dans ses conclusions (volume 3 page 16)

Le Grand Dijon a-t'il vraiment cette volonté? Nous le souhaitons vivement sans en être encore tout à fait sûrs. ●

Tram : Le rapport de la commission d'enquête...

Morceaux choisis...

EVAD a contribué à l'enquête publique tramway de juin 2009 en faisant parvenir au commissaire enquêteur un courrier exposant en détail nos remarques sur ce projet (voir la Bulle n°40 ainsi que notre site pour l'intégralité du courrier).

La commission d'enquête a remis son rapport¹ en octobre dernier. Nous en donnons ci-dessous quelques extraits en liaison directe avec nos préoccupations ou avec les remarques et suggestions de notre contribution.

• Diffusion de l'information auprès du public

La commission avait demandé au maître d'ouvrage [Le Grand Dijon] de ne pas s'en tenir à ses obligations légales en matière de diffusion du dossier sur support numérique ou de communication de copies de certaines pages. (volume 2, page 11)

• Reports de circulation

La commission regrette toutefois que le phénomène, raisonnablement prévisible, de diffusion d'itinéraires de substitution avec recherche de nouveaux stationnements affectant la voirie interne des quartiers n'ait pas été étudié [...] (volume 2, page 45) Puis en caractères gras dans le rapport : La commission d'enquête recommande [...] que les études soient entreprises au plus tôt, et que leur résultat soit rendu public [...] (volume 2, page 46)

• Bien que le rapport de semble pas intégrer le vélo

dans les « nœuds d'intermodalité », il est affirmé en caractères gras dans le rapport :

en sécurité de points signalés dans les observations du public ou par l'association EVAD [...] La commission d'en-



Cette fonction d'intermodalité est [...] une des composantes majeures de l'utilité publique du projet sans la quelle celui-ci, à lui seul, ne se justifierait pas. Volume 2, page 48)

• Prêts de vélos de longue durée

« Le Grand Dijon étudie la possibilité de mettre en service un système de location de longue durée de bicyclettes [...] » (citation, dans le rapport, d'une réponse du Grand Dijon à une question de la commission d'enquête, volume 2 page 96)

• Concertation

Elle [la commission] a pleinement conscience que certains points mériteront avant travaux une réflexion aboutie pour parvenir [...] à des améliorations telles que la mise

quête recommande vivement que les associations d'usagers soient consultées dans le cadre de cette réflexion [...] (volume 2, page 96)

• Suit alors une remarque sur l'accueil des vélos dans le tramway [...] et en particulier [...] afin que soit étudiée de manière approfondie l'idée que les vélos pourraient être tolérés dans le tramway en dehors des heures de pointes [...] (volume 2, page 96). ●

¹ N'ayant pu en obtenir de version numérique, nous avons dû nous acquitter de 50€ pour en avoir une copie afin de pouvoir le lire en dehors des heures d'ouverture des bureaux de la Préfecture ou du Grand Dijon, ce dernier s'est d'ailleurs fait un peu prier pour nous en permettre la consultation ! Le rapport peut être consulté à la Préfecture, au Grand Dijon ou lors des permanences d'EVAD.

Non au port du casque obligatoire !

Le casque n'est pas un moyen de prévention du risque de chute. Au mieux, il prévient du risque de choc.



• A quoi sert le casque ?

Protéger la tête des cyclistes en cas de chute et/ou de choc. Mais allons un peu plus loin dans le raisonnement de la prévention des accidents.

Professionnellement parlant, il est important d'agir en amont de l'accident. Il vaudrait mieux éviter la chute et le choc.

Le port du casque est une protection individuelle et pas un moyen de prévention à la chute. C'est la dernière mesure à prendre quand on n'a pas trouvé d'autres solutions. Alors, allons chercher

avant ce qui est possible à mettre en œuvre dans les principes de la prévention.

• Prenons dans l'ordre les principes de la prévention :

1. Éviter le risque de chute ou de choc : apprendre à maîtriser son vélo.

2. Évaluer le risque qui ne peut être évité : éviter la rencontre et le risque de heurt et de choc entre usagers en **équipant des voies de circulation réservées aux cyclistes**, ou en cas d'impossibilité, en limitant la vitesse des voitures sur les voies communes avec les vélos.

3. Remplacer ce qui est dangereux par ce qui l'est moins : plus de vélos et moins de voitures en ville, tous les usagers ont un comportement respectable entre eux et vis à vis du **code de la route** (être vu par un éclairage et suggérer le port du gilet fluo, prévenir des ses changements de direction, ...)

4. Prendre des mesures de protection collective en leur donnant la priorité sur les protections individuelles est le dernier des principes de prévention.

• **Ce qui est donc utile aux cyclistes, c'est d'apaiser la**

circulation par la réduction de la vitesse des véhicules motorisés, d'être vu, de regarder autour de lui, de prévenir de ses changements de direction, enfin, comme tout autre utilisateur des voies de circulation, circuler en toute intelligence et respect des autres, comme il est respecté par les autres utilisateurs de la voirie en agglomération.

Non le casque ne permettra pas aux cyclistes de mieux circuler en sécurité. Il l'empêchera de rouler car il laissera son vélo au garage comme cela a été démontré dans les pays qui ont rendu le port du casque obligatoire.

Les statistiques montrent que les blessures à la tête pour les cyclistes sont moins fréquentes que dans le cas des accidents de voiture ou de ceux mettant en cause des piétons. Faudrait-il alors faire porter des casques à tous les usagers de la route ?

Je ne pense pas que ce soit la meilleure des solutions.

Alors comment procéder ?

...par la PREVENTION du comportement des usagers de la route entre eux. ●

A voir sur le net :

http://evad-dijon.fr/article.php3?id_article=235
http://fubicy.org/IMG/pdf/fub_dossiercasqvo.pdf

Dijon : La revue municipale pédale dans Le flou !

Dans un courrier en date du 16 décembre 2009 adressé à M. le Sénateur-Maire de Dijon, EVAD a souhaité attirer l'attention sur certains « ratés » de la communication vélo dans la revue municipale.

Ainsi, dans le n°189 (page 4), on apprend que les policiers municipaux ne verbaliseront plus - ce qui n'est plus le cas aujourd'hui - les cyclistes empruntant la rue de la Liberté. Le numéro suivant (n°190) précise que la rue de la

le magazine d'information municipal
Dijon *notre ville*

Liberté reste interdite aux vélos ! Le n°204 (page 14) propose des circuits de découverte de la ville à *Vélodi* : deux empruntent la rue de la Liberté ! Dans le n°207 (page 25), la photo illustrant un article sur le vélo montre un cycliste roulant en contre sens sur une bande cyclable uni-

directionnelle. Et enfin dans le récent n°219 (page 31), un article sur le vélo affirme que dans les « zones piétonnes » les vélos « doivent être tenus à la main » (ce qui est faux, sauf dans certaines rues les jours de marché) et que l'accidentologie dijonnaise « tient pour responsables à 30% les cyclistes » (responsables de quoi ? 30% de quoi ?)!

En lisant la revue municipale, comme à vélo, restons vigilants ! ●

Nouveaux aménagements: on n'aime, on n'aime pas...



On n'aime le respect de l'article L228-2...

A l'occasion du réaménagement de la route de Dijon à Longvic ont été réalisés, conformément à la loi, des aménagements cyclables qui pour le moment ne sont qu'un tronçon de l'itinéraire Dijon-Longvic que les cyclistes attendent avec impatience. Sur cet aménagement on apprécie le traitement judicieux des intersections de la piste cyclable avec les sorties de garages mais...



On n'aime pas la réinsertion non protégée des cyclistes dans la circulation

Une prolongation de la piste sous forme de bande cyclable même sur quelques mètres serait préférable (route de Dijon à Longvic voir ci-dessus)



On aimera bientôt le boulevard Champollion à Dijon en cours de réaménagement en 2x1 voies avec couloirs bus-vélos au centre.



Route de Dijon à Longvic

On n'aime pas la signalisation « cafouilleuse »

De deux choses l'une :

- ou bien le panneau bleu concerne aussi la piste à droite de la photo, alors la signalisation est pour le moins « tordue » puisqu'elle conseille un aménagement cyclable interdit aux cyclistes (panonceau sous le panneau sens interdit)

- ou bien le panneau bleu ne concerne que la bande cyclable à gauche, alors le panneau sens interdit signale une chaussée qui n'est interdite qu'aux cycles donc autorisée à tous les autres usagers !

Quelle aurait été la bonne signalisation ? Solution dans la prochaine Bulle.



On n'aime pas les chantiers à l'abandon...

Ce passage contigu au passage piéton qui traverse le boulevard Gabriel est là depuis deux ans environ, il devait réaliser une vraie jonction cyclable entre la rue des Planchettes et le campus. Projet à l'abandon comme l'aménagement cyclable le long du boulevard Gabriel ?



On n'aime pas l'absence d'arceaux vélo à la Maison du développement durable de Chenôve (inaugurée en novembre 2009)! ●

Retrouvez nous sur le web!
[Http://www.evad-dijon.fr](http://www.evad-dijon.fr)

En mars, la vélo-école d'EVAD fait sa rentrée

Le vélo en ville avec sécurité, efficacité et plaisir !



Nous connaissons et rencontrons beaucoup de personnes qui savent faire du vélo et qui aimeraient bien en faire en ville, mais qui n'osent pas se lancer, le sentiment d'insécurité étant plus fort que l'envie.

Si dans ce portrait vous vous reconnaissez, ou si vous reconnaissez des amis ou collègues, la vélo-école d'EVAD est faite pour vous, pour eux !

Grâce à quelques élèves « cobayes » nous avons pu tester une progression répartie sur une demi-douzaine de séances d'une heure environ. En douceur, il est ainsi possible d'acquérir le minimum de confiance et de connaissances qui, complétées par une pratique personnelle, prudente et progressive, permettra, aux hésitants d'aborder le vélo en ville avec sécurité, efficacité et plaisir !

La vélo-école s'adresse aux adultes disposant d'un vélo et sachant en faire. Le nombre de places est limité (pas plus de cinq personnes dans un groupe).

Pour s'inscrire et plus de renseignements sur les modalités pratiques, contacter EVAD, on peut aussi consulter le site www.evad-dijon.fr (rubrique [Le vélo en pratique](#)).

Vos témoignages:

«Le vélo-école par petit groupe avec des conseils donnés sur le vif de l'action m'a aidé très concrètement à vaincre mon appréhension du vélo en ville. Au fil des séances, j'ai peu à peu pris confiance en moi connaissant les règles de circulation et de sécurité à respecter. J'ai pris conscience que j'avais vraiment ma place en ville même sur mon vélo.» (Yannick « ancienne élève » de la vélo-école d'EVAD)

«[...] cela faisait 10 ans que je n'avais pas roulé à bicyclette. J'étais tentée mais le fait de circuler au milieu des voitures et des bus me retenait. [...] Avec mes cours à la vélo-école, j'ai appris à apprivoiser mes appréhensions. Le fait de rouler avec un moniteur m'a sécurisée et donné une certaine confiance en moi. Pour aller en ville, je prends mon vélo. Ma confiance grandit [...] à tel point que je suis devenue un petit peu "accro" au vélo : qu'il pleuve, qu'il neige (si, si !!!), je pédale ! J'aurais juste une doléance à faire : aplatir Dijon ; les cotes sont parfois dures à monter.»

(Nathalie, « ancienne élève » de la vélo-école d'EVAD). ●

Vous êtes adhérent(e) d'EVAD, vous êtes un(e) cycliste urbain(e) expérimenté(e), vous avez envie de partager votre expérience, vous avez envie de participer à l'encadrement de la vélo-école, contactez nous !

DISPARITION

Nous avons le regret de vous faire part de la disparition de la Mission Vélo du Grand Dijon. Comme nous l'a confirmé en novembre 2009 un courrier du Président du Grand Dijon, nos inquiétudes concernant l'avenir de la mission vélo suite au départ de son responsable, dit aussi « Monsieur Vélo » (voir la Bulle n°40), étaient malheureusement fondées :

le poste de chargé de mission vélo n'existe plus !

Nous sommes donc très inquiets quant à l'avenir des dossiers que suivait « Monsieur Vélo » : mise en œuvre du schéma cyclable, jalonnement, expérimentation du « tourne à droite » aux feux, autopartage, etc...

Saint-Apollinaire élabore son schéma cyclable

Encourageant

La municipalité de Saint-Apollinaire a chargé l'un de ses élus de piloter un groupe de travail en vue d'élaborer un schéma cyclable communal. Les associations Saint-Apo Environnement et EVAD ont été conviées à participer à cette réflexion. Un réseau d'itinéraires cyclables structurants a été ainsi conçu, il utilise toute la palette des d'aménagements disponibles : zone 30 et doubles sens cyclables, bandes cyclables, voies vertes, avec, en guise de colonne vertébrale, la piste cyclable du cours de Gray actuellement en travaux.

Le groupe de travail a no-

tamment demandé la réhabilitation des aménagements cyclables des rues de la



Penser au vélo dès la conception de la voirie !

Fleurié et en Paillery dont nous avons contesté la suppression (voir la Bulle n°39 page 9)

Le nouveau quartier du pré Thomas en cours de cons-

truction a fait l'objet d'une attention toute particulière du groupe de travail, en effet, il est indispensable que la place du vélo soit prise en compte dès la conception de la voirie. Un point encourageant cependant : les aménageurs ont eu le souci de faire en sorte que la rue principale de ce quartier ne soit pas une ligne droite, la gestion de la vitesse en sera donc grandement facilitée.

Avant d'être adoptées par le conseil municipal, ces propositions doivent d'abord passer devant la commission circulation (qui n'était pas représentée au sein du groupe de travail).

A suivre donc... ●

Action « Parking éphémère » place Grangier



Pour appuyer notre demande, ancienne et maintes fois répétée, de nouvelles places de stationnement vélo à proximité du marché et pour réaffirmer que la place à faire au vélo, en marche ou à l'arrêt, ne doit pas se faire au détriment de celle dévolue aux piétons, EVAD a occupé symboliquement une place de stationnement automobile pour y garer des vélos. La première opération, qui a eu lieu le samedi matin 12 décembre, a été très bien accueillie par les passants cyclistes ou non, nous l'avons donc renouvelée le samedi 30 janvier. C'est un moyen pour EVAD d'être visible des dijonnais, nous nous réservons donc, la possibilité de recommencer cette action médiatique". ●

Photo de ©Thomas HAZEBROUCK offert par www.focale.info

Code de la route : Mais si, mais si, un cycliste est un conducteur de véhicule !

Cycle : véhicule ayant au moins deux roues et propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles (art. R311-1).

⇒ **Le vélo est un cycle donc... un véhicule !**

Tout conducteur doit, sauf en cas de nécessité absolue, faire circuler son véhicule exclusivement sur la chaussée (art R412-7).

⇒ **Le vélo a donc toute sa place sur la chaussée.**

En marche normale, tout conducteur doit maintenir son véhicule près du bord droit de la chaussée, autant que le lui permet l'état ou le profil de celle-ci (art R412-9).

⇒ **A vélo, on n'est donc pas obligé de rouler dans le caniveau !**

Chaussée : partie(s) de la route normalement utilisée (s) pour la circulation des véhicules ;

Voie de circulation : subdivision de la chaussée ayant une largeur suffisante pour permettre la circulation d'une file de véhicules ;

Piste cyclable : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues ;

Bande cyclable: voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies (art R311-1)

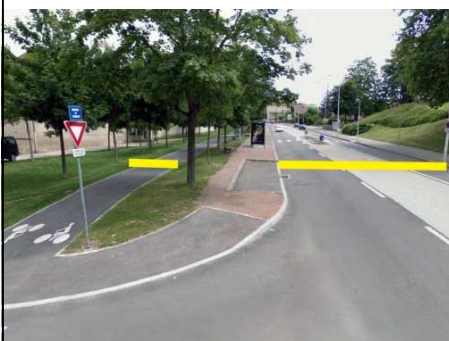
⇒ **Le trottoir, bien que non défini dans le code de la route, ne fait pas partie de la chaussée !**

Il a des exceptions à l'article R412-7 :

Les enfants de moins de huit ans qui conduisent un cycle peuvent également utiliser les trottoirs ou accotements, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons. (art. R412-34)

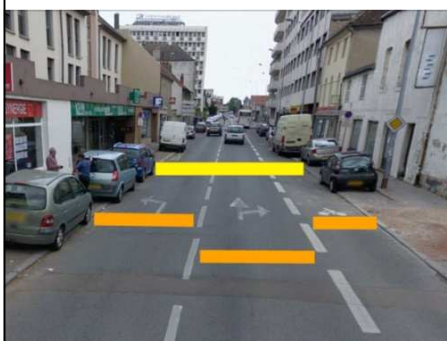
Hors agglomération, les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier (art R431-9). ●

EXEMPLE 1



Cette rue (bd de Strasbourg à Dijon) comporte deux chaussées indépendantes (les deux sont autorisées aux vélos, les deux sont interdites aux piétons !)

EXEMPLE 2



Cette rue (rue de Gray à Dijon) comporte une chaussée et trois voies de circulation dont une est réservée aux cycle.

Jeu Concours

(réservé aux adhérents d'EVAD non membres du Conseil d'administration) :

Pour l'article 412.7 il existe une troisième exception concernant les cyclistes, laquelle ?

La première réponse exacte avec la référence de l'article du code gagne un marquage **Bicycode** !



Courrier des lecteurs

On nous écrit...

« Tous Les jours, j'emprunte La rue de Mirande... »

Comme beaucoup de cyclistes dijonnais, Monsieur Gérard R. fait quotidiennement l'expérience des

problèmes de sécurité pour les vélos dans la rue de Mirande à cause notamment de plusieurs rétrécissements dûs à des îlots.

« Tous Les jours, j'emprunte La rue de Mirande à bicyclette pour me rendre à mon travail dans Le sens montant. Mais je suis de moins en moins rassuré en haut de montée au droit des deux îlots.

[...] J'ai investi dans un écarteur et je monte cette rue à La meilleure heure, c'est à dire juste après 8h00 du matin, mais se faire frôler par des voitures (pas toutes) qui ne ralentissent pas, c'est inquiétant (même si L'hôpital n'est pas Loïn !) [...]».

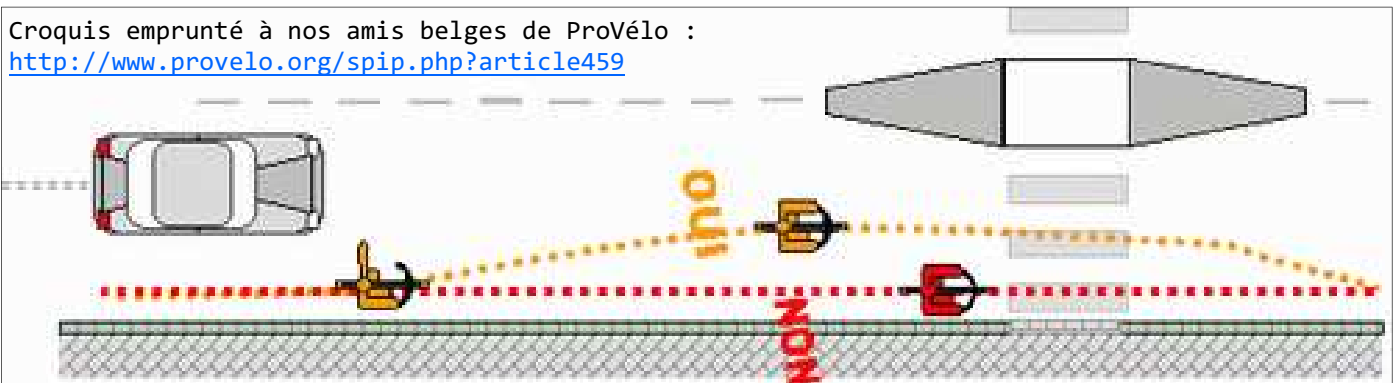
Réponse d'EVAD :

En attendant que le vélo soit réellement pris en compte sur cet axe « structurant » (ce sur quoi nous allons encore insister auprès des élus !), permettez-nous de vous prodiguer un conseil.

La technique demande de **bien signaler son écart** en tendant le bras et un peu de maîtrise pour **bien regarder derrière soi** et apprécier distance et vitesse du véhicule suiveur afin de ne pas le surprendre, mais elle est efficace pour empêcher de faire "serrer", on s'expose

être "régulièrement engagé" ([Article R415-11](#) du code de la route) ce qui demande parfois un certain courage (que n'ont pas toujours les personnes âgées et/ou à mobilités réduites). Environ un accident de piéton sur deux a lieu sur un passage piéton dit parfois

Croquis emprunté à nos amis belges de ProVélo :
<http://www.provelo.org/spip.php?article459>



P o u r g é r e r « confortablement » les rétrécissements qui ne permettent pas à une automobile de doubler un cycliste en laissant le mètre de sécurité obligatoire, il est possible de mettre en œuvre la technique illustrée par le croquis ci-dessus.

Elle repose sur un principe de base pour notre sécurité à vélo : **«ne jamais chercher à se faire tout petit !»**, c'est à dire, prendre toute la place qui nous revient en tant que véhicule sur la chaussée. (Voir p9)

juste à quelques coups de klaxon de la part d'automobilistes grincheux.

Pour les aménageurs, la « philosophie » de ces rétrécissements est la suivante : **permettre aux piétons de traverser en deux temps un axe à trafic dense et rapide, sans ralentir ce trafic !** En effet c'est au piéton à attendre le bon moment pour rejoindre l'îlot central puisqu'en l'état actuel du code de la route, un piéton n'est pas prioritaire simplement parce qu'il manifeste son intention de traverser, pour l'être, il doit

"protégé" (voir la précédente Bulle page 5) !

Encore merci de votre courrier, bon courage et continuez à **nous faire remonter toutes les difficultés que vous pouvez rencontrer dans vos trajets à vélo** (voir nos [fiches de propositions](#) sur notre site internet). Nous vous invitons aussi à venir intervenir avec nous sur ces sujets lors des réunions publiques organisées par la mairie au cours des prochaines semaines.

E V A D ●

Courrier des lecteurs

On nous écrit...

Transco et vélo : « Déplorable ! »

De plus en plus nombreux sont, et seront, les usagers qui souhaitent pouvoir utiliser le vélo en complément des transports en commun, comme les bus Transco !

Pourtant le Conseil Général de Côte d'Or peine à prendre en compte cette évolution nécessaire. Mme Christine D. de Châtillon-sur-Seine interroge EVAD :

« J'aurai voulu savoir si vous avez connaissance d'une réglementation concernant le transport éventuel de vélo dans les soutes des Transco. J'ai appelé Transco

qui m'a dit que sur la ligne Dijon-Chatillon (celle qui m'intéresse) c'était sous-traité à Transdev, lesquels refusent de transporter des vélos en soutes; arguments : il n'y a rien pour accrocher les vélos, en cas de casse c'est problématique, il y a déjà trop de bagages. Déplorable... »

Réponse d'EVAD :

Effectivement l'accueil des vélos dans les bus Transco est très problématique !

Seuls les lignes 47 et 70 offrent officiellement quelques rares possibilités de mettre son vélo dans le bus (1 bus aller et retour le dimanche pour la 47, 1 bus aller et retour quotidien sur la 70), c'est gratuit mais... il faut réserver au plus tard la veille, notamment le vendredi avant 16h30 pour le dimanche ! (voir le guide des bus Transco).

Le Conseil Général avait reçu en 2006 une récompense pour des dispositions bien timides pour les transports des vélos mais cela ne l'a manifestement pas encouragé à aller plus loin !

Pour les autres bus, le Conseil Général n'imposant aucune contrainte ni dans un sens ni dans l'autre, ce sont les entreprises assu-

rant le service (TransDev, Kéolis...) qui décident, ou laissent leurs chauffeurs décider, d'accepter ou non de charger un vélo dans la soute à bagages !

**Après les mesures
tarifaires...**



**...un p'tit effort
pour l'accueil des
vélos serait le
bienvenu !**

Ce n'est évidemment pas satisfaisant, nous sommes déjà intervenus auprès du Conseil Général avec le succès que vous pouvez constater. D'une façon générale, nous avons un peu de mal à avoir des relations avec cette institution. Nous ne désespérons pas, mais il nous faut le soutien des usagers !

En attendant que la situation évolue et pour faire face à l'éventuelle mauvaise volonté d'un chauffeur, restent toujours les solutions (?) du vélo pliant ou de la housse de transport (qui nécessite cependant un peu de démontage/remontage !)

N'hésitez pas à continuer à nous faire part des difficultés que vous pouvez rencontrer dans l'usage du vélo.

E V A D ●

La Bulle, c'est votre journal!

Envoyez nous vos avis, vos coups de cœur, vos coups de gueule, vos photos.
La Bulle est faite par et pour les cyclistes urbains du Grand Dijon.

A vos agendas

Tous les RDV à ne pas manquer sont sur <http://www.evad-dijon.fr/> Rubrique Calendrier

Mercredi 3 février-17h00
Permanence mensuelle à la
maison des associations
Venez parler vélo !

Jeudi 4 février-18h00
Réunion du C.A.

Dimanche 14 février-11h00
Balade à vélo
Place de la Libération

Vendredi 26 février-19h00
CRITICAL MASS à Dijon
Info sur :
<http://dijoncriticalmass.blogspot.com/>

Jeudi 4 mars-18h00
Réunion du C.A.

5 - 6 et 7 mars
Bourses aux vélos à
Marsannay la Cote
Organisée par l'association
de cyclotourisme
Contact : M. Charlopin
03 80 52 31 55

Dimanche 14 mars-11h00
Balade à vélo
Place de la Libération

Jeudi 1 avril-18h00
Réunion du C.A.

Jeudi 8 avril-20h00
Balade à vélo
Place de la Libération

30 avril - 1 et 2 mai
Bourse aux vélos à Ahuy
Organisée par la FNACA
Contact : M. Pernin
03 80 23 81 03

Les réunions du C.A. sont ouvertes à tous les adhérents.
Retrouvez-nous à la Maison des Associations - 2 rue des Corroyeurs - 21000 Dijon

NE JETEZ PAS LA BULLE... DONNEZ LA !



**Le montant de la cotisation annuelle
demeure inchangé en 2010!**

individuelle 10 €,
familiale 15 €,
étudiant, chômeur 5 €

Les adhésions sont valables de date à date
Il est possible de cotiser pour deux années ou plus !

Avec votre (ré)adhésion, vous pouvez vous abonner à Vélocité la revue
de la FUBicy : 5 numéros par an pour 16 € !

Adhérer à EVAD, c'est se donner les moyens d'agir!

Merci à Thomas HAZEBROUCK, photographe, et imprimeur haute
résolution qui nous a offert les droits de publication de la
photo page 8.
Pour le contacter : 06.77.84.54.65 ou focale@focale.info
Son site : www.focale.info

La Bulle

Le journal d'EVAD
Ensemble à Vélo dans L'Agglomération Dijonnaise

EVAD est membre de la FUBicy :
Fédération française des Usagers de la
Bicyclette
<http://www.fubicy.org/>

Ont participé à cette Bulle :
Christian, Thierry, Françoise,
Claire, Thomas, Jean-Louis.

Maison des Associations - boîte U7
2 rue des Corroyeurs - 21000 Dijon

téléphone : **06 14 50 68 59**
courriel : evad@fubicy.org
www.evad-dijon.fr

La Bulle, journal mis en page sur un PC alimenté exclusivement en énergies renouvelables.
www.enercoop.fr