

### 3.4 - Attestation de la conformité de la conception du projet

**L'EOQA insertion urbaine atteste que les différents aménagements sont conformes :**

- ✓ aux recommandations du CERTU pour ce qui concerne les points de niveau 1
- ✓ aux instructions techniques du STRMTG relatives notamment aux obstacles fixes, à la conception des giratoires traversés par une ligne de tramway, au signal d'aide à la conduite
- ✓ à la prise en compte des personnes handicapées (loi de 2005).

Au niveau de la conception, un **point de non conformité** concerne la réalisation des **trottoirs mixtes piétons/cycles** qui n'ont pas de réelle existence réglementaire. L'aménagement doit répondre aux exigences des décrets N°2006-1657 et 2006-1658 du 21 décembre 2006 et de l'arrêté du 15 janvier 2007 relatifs à l'accessibilité de la voirie et de l'espace public.

Un point de niveau 2 a été soulevé dans les dossiers jalon IU portant sur la conception détaillée et notamment une préconisation relative à la séparation de l'espace piéton de l'espace cycle par une bande de résine afin de rendre la séparation entre le cheminement piéton et cycliste repérable et détectable.

Autre point de non conformité, la piste cyclable étant une chaussée, une traversée piétonne de piste doit comporter des bandes d'éveil de vigilance de part et d'autre et le marquage réglementaire doit y être implanté. Le Grand Dijon n'est pas favorable au marquage des traversées piétonnes de piste cyclable.

### 3.5 - Evaluation des conditions d'exploitation envisagées pour le futur système de transport au regard des objectifs de sécurité.

Sans objet pour l'insertion urbaine.

### 3.6 - Evaluation d'un programme de tests ou d'essais

Les lignes T1 et T2 ont été scindé en plusieurs zones d'essais.

- Zone 1: de Henri Camp à Monge
- Zone 2: de Monge à République (tronc commun T1 et T2)
- Zone 3: de République à Campus
- Zone 4: de Campus à Quetigny centre.
- Zone 5: de Drapeau à Valmy
- Zone 6: de Chenove à Henri Camp

Plusieurs étapes ont été formalisées pour permettre d'évaluer l'état d'avancement de chacune des zones d'essais. Concernant l'EOQA insertion urbaine, étapes clés ont été mises en évidence :

- ouverture de ligne
- essais d'intégration et d'ensemble T1 avec franchissement de manière autonome des carrefours par les rames en essais.
- essais d'intégration et d'ensemble T2 avec franchissement de manière autonome des carrefours par les rames en essais.

D'autre part, l'EOQA IU a rendu un avis relatif au DAuTE (CETE69\_DCAP\_EQA\_Dijon\_31\_AVI\_final\_DAuTE\_14012012)

L'EOQA insertion urbaine a été sollicité pour l'ouverture de chacune des zones d'essais et pour autoriser le franchissement des carrefours de manière autonome (sans appui des forces de police ou de personnel à pied d'œuvre en gilet jaune).