

Ici on agit !

Travaux

Vélo : 22 km de voie verte vont être aménagés pour relier Dijon au réseau cyclable européen

De nouveaux aménagements cyclables seront réalisés le long du canal de Bourgogne, entre Ouges et Saint-Usage, voire jusqu'à Saint-Jean-de-Losne. Le projet était à l'ordre du conseil de Dijon Métropole, jeudi. Les travaux démarreront en novembre.

Par **Cloé MAKRIDES** - 30 sept. 2022 à 19:20 | mis à jour le 30 sept. 2022 à 22:59 - Temps de lecture : 4 min



Les élus de Dijon Métropole ont voté, jeudi, un projet de prolongement de la voie verte mené conjointement avec le Département. Celui-ci concerne une section de 22 kilomètres entre Ouges et Saint-Usage. Photo *LBP* /Christophe MEYER

Dijon Métropole et le Département de la Côte-d'Or vont coopérer pour aménager une voie verte sur le chemin de halage du canal de Bourgogne, entre Ouges et Saint-Usage. Les élus métropolitains ont approuvé à l'unanimité, jeudi 29 septembre, ce projet qui s'inscrit dans le programme 2022 d'aménagements cyclables. « La Métropole prendra à sa charge la totalité des travaux d'aménagement et de création de la voie verte sur son territoire, ce qui représente 5 kilomètres entre Ouges et Bretenière », a précisé Nathalie Koenders (PS), vice-présidente de Dijon Métropole déléguée aux déplacements doux et au plan vélo. « Le Département aura quant à lui à sa charge environ 17 kilomètres sur le territoire hors métropolitain, jusqu'à Saint-Usage, voire Saint-Jean-de-Losne. »

Environ 1 M€ pour la première phase

Cet aménagement s'inscrit dans la continuité de celui déjà réalisé en aval, jusqu'à l'écluse 61S d'Ouges. Les travaux envisagés dès novembre ne concernent que la section entre l'écluse 61S et l'écluse 71S. Leur montant est estimé autour d'1 M€ (dont 442 800 € TTC à la charge de la Métropole) pour un peu plus de 11 kilomètres.

Une liaison « agréable, en site propre, donc sécurisée »

« Pour les habitants de notre métropole, il s'agit d'une réelle avancée en matière de déplacements alternatifs à la voiture », s'est réjoui Patrice Chateau, conseiller de Dijon Métropole et conseiller municipal de Dijon. Et de saluer « cette liaison cyclable agréable, en site propre, donc sécurisée, ce qui est une demande majeure des cyclistes », qui permettra « d'ici quelques semaines » aux habitants des communes

de Bretenière et d'Ouges « de se rendre à bicyclette à Dijon ou dans d'autres communes pour des déplacements professionnels, sportifs ou de loisirs ». Et inversement.

Au cœur d'une « étoile cyclable »

Patrice Chateau a par ailleurs relevé que « cette piste cyclable permettra de relier notre réseau cyclable au réseau européen ». « En effet, la fameuse piste qui relie Budapest à Nantes passe dans le Val-de-Saône. Notre attractivité touristique en sera renforcée. Cela n'est pas anecdotique, car les habitants de l'Union européenne apprécient de plus en plus de partir en vacances à bicyclette. Un nouveau tourisme dit "vert" se développe et contribue à notre prospérité économique. Dijon pourra donc se prévaloir d'être au cœur d'une étoile cyclable, en plus d'être de plus longue date au cœur d'une étoile autoroutière et ferroviaire. »

Développer le tourisme "vert"

De son côté, le maire d'Ouges Jean-Claude Girard a aussi noté une « excellente nouvelle à double titre ». D'une part, la prolongation de l'aménagement de la voie verte permettra « aux cyclistes d'accéder directement à la place du 1^{er} -Mai, à la Cité de la gastronomie et au centre-ville de Dijon ». D'autre part, celle-ci « doit aussi devenir un atout touristique pour notre métropole ». Et de poursuivre : « À Ouges, deux des trois écluses ont gagné en attractivité grâce à deux associations. [Défis 21, qui a mis en œuvre du maraîchage bio le long des berges](#) et vend sa production sur place. De même, l'Association bourguignonne talents sans frontières s'est installée à l'écluse 62, et on peut donc rencontrer et échanger avec des artistes de diverses nationalités. Je n'ai qu'un seul regret, l'immobilisme de Voies

navigables de France, qui freine considérablement le développement de l'attractivité des berges du canal et qui a bien des difficultés pour statuer sur le devenir des maisons éclésiastiques qui, pour beaucoup d'entre elles, sont en ruine, squattées ou murées. »

« *Mieux répondre aux attentes des gens qui font de grands trajets* »

Olivier Muller, pour les écologistes, a pointé la signalétique. « Le tourisme vert effectivement se développe, avec des personnes qui traversent toute l'Europe à vélo, qui passent parfois par chez nous et nous interpellent en nous disant que c'est mal fléché. Il faudrait réfléchir pour indiquer ne serait-ce que le camping ou la Cité de la gastronomie et du vin. »

Le président de Dijon Métropole François Rebsamen a conclu : « Il faudrait en effet arriver à mieux répondre aux attentes des gens qui font de grands trajets. J'ai vu l'autre jour des cyclistes qui venaient du fin fond de l'Yonne et qui me disaient qu'ils n'avaient que deux points d'eau sur 150 kilomètres. Il faut penser à ça aussi. »

« Place du 30–Octobre, il y a une urgence à agir »

C'est Bruno David, conseiller de Dijon Métropole (groupe "Agir ensemble pour Dijon Métropole - droite, centre et indépendants") et conseiller municipal de Dijon, qui a mis le sujet des « points noirs » sur la table. Parmi les endroits jugés les plus dangereux pour circuler à vélo dans la métropole, il a cité la « place du 30–Octobre où il y a une urgence à agir ». « On ne peut pas tout faire en même temps », a répondu le président François Rebsamen. Qui a reconnu : « C'est dangereux, ça arrive de partout... On essaie de prendre ça en compte. »

« Des études sont prévues l'année prochaine. Effectivement, il y a une piste cyclable, mais c'est une place très empruntée, avec un

flux auto très important... Ce n'est pas très "sécuré" pour les vélos », a ajouté la vice-présidente Nathalie Koenders. Et de souligner : « 2 M€ sont investis chaque année pour sécuriser et créer de nouveaux aménagements cyclables, de nouveaux services, organiser des événements de sensibilisation... C'est bien, mais quand on connaît le coût d'une piste cyclable bidirectionnelle, 500 000 € HT du kilomètre, avec 2 M€ on ne peut pas [en faire] partout. On hérite aussi d'une situation : en 2001, la Ville de Dijon avait eu le Clou rouillé (trophée de la pire ville cyclable, ndlr). Il y avait eu très peu d'aménagements, donc ça met beaucoup plus de temps. »

[Environnement](#)[Transport](#)

COMMENTAIRES SUIVANTS