

Chères amies, chers amis,
Que ce soit pour le travail ou les loisirs, les mobilités conditionnent pour une large part notre vie. C'est vrai d'une manière générale, avec l'impact des transports terrestres, maritimes et aériens sur le climat. C'est vrai aussi, à Fontaine, pour chacun de nous. Ce dossier, travail rigoureux d'un collectif, se veut le point de départ d'une réflexion et d'actions qui engagent notre avenir.

Michel Mangonau, Président de l'AFRA

Au sommaire :	pages
Mobilités	1-2
et réchauffement climatique	
Se déplacer à pied	3
Axes cyclables à Fontaine	4-5
Transports en commun	6
Fontaine et métropole	
Au nord de Fontaine	7
de l'utilité d'un parking relais	
Stationnements pour vélos	7
Mobilités dans nos quartiers	7
Cas du Vieux Fontaine	8

Les mobilités : le contexte

Mis à part certains sceptiques, plus personne ne peut vraiment nier le réchauffement climatique clairement diagnostiqué par les rapports du GIEC et acté par les COP successives, dont la COP21 de Paris.

Les gouvernements doivent prendre des mesures, notamment en ce qui concerne les industries fortement productrices de gaz à effet de serre et de CO₂ et dans le domaine du transport aérien, maritime, ferroviaire ou routier.

Localement les grandes villes et les métropoles sont invitées à promouvoir la mobilité douce comme alternative au tout automobile.

Plus de 40 gigatonnes de CO₂ ont été émises en 2019 dans le monde. En France, les transports sont le deuxième contributeur de gaz à effet de serre derrière la production d'énergie et d'électricité.¹

Les enjeux des choix en matière de mobilité dépassent le cas des seuls déplacements. C'est un des éléments essentiels de la prise en compte du changement climatique, un moyen de garantir pour l'avenir un aménagement de la ville qui permette d'y vivre sereinement.



Ont participé à la réalisation de ce dossier :

Gérard Cariteau
Alain Gimenez
Bernard Lachot
Elisabeth Lacroix
Sébastien Lebonnois
Michel Mangonau
Isabelle Maupetit
Corinne Steinberg
Marcel Yanelli

Dijon Métropole, avec Angers et le Mans, vise à l'exemplarité écologique en consacrant une partie de son budget à la rénovation thermique de l'habitat, à la gestion de l'espace public (développement des modes de déplacement doux, aménagement et entretien de la voirie, gestion centralisée de l'espace public, récupération des eaux pluviales).

Est prévue aussi la mise en œuvre de stations de production d'hydrogène par électrolyse pour alimenter une partie du réseau de bus et des camions de bennes à ordures.²

L'exemplarité écologique dont veut se parer Dijon Métropole est-elle compatible avec les investissements prévus en faveur de toujours plus de circulation automobile ? voir page 6

Pour promouvoir les mobilités douces de manière convaincante, il serait temps d'élaborer un nouveau schéma directeur métropolitain des voies cyclables, le dernier datant de 2004.

AFRA, votre Association (statut « loi de 1901 ») siège social : Centre d'Animation Pierre Jacques

site : <http://www.fontaine-reflexionaction.fr/>

courriel : fontaine.reflexionaction@laposte.net

Courrier à : AFRA chez Michel Mangonau

50, rue de l'Europe 21121 Fontaine-lès-Dijon



La mobilité douce est une démarche qui vise à utiliser des moyens de déplacements respectueux de l'environnement et alternatifs à la voiture individuelle afin de limiter la pollution de l'air, les émissions de gaz à effet de serre et de réduire notre contribution au réchauffement climatique.

Il s'agit de la marche à pied, du vélo avec ou sans assistance électrique, de la trottinette, du roller...

D'une manière générale, la mobilité douce relève des déplacements non motorisés mais, dans la pratique, la démarche inclut aussi le covoiturage et l'utilisation de transports en commun « propres ».

Beaucoup de citoyens ont pu découvrir pendant la période de confinement que la réduction très significative des transports motorisés - aériens, maritimes, ferroviaires ou routiers - a eu un impact, éphémère certes, mais positif sur l'environnement.

Les villes ont retrouvé la couleur d'un ciel bleu, le chant des oiseaux, la possibilité de respirer, et la nécessité pour les citoyens d'une activité physique quotidienne s'est fait sentir de manière très forte.

Ainsi, les bénéfices potentiels d'une mobilité

douce sont apparus clairement : réduction de la pollution, augmentation de l'activité physique, meilleure santé, augmentation de la qualité de vie et des conditions de transports, réduction des coûts de déplacement, optimisation de son temps, activation des liens sociaux.



Le concept de mobilité douce a pris tout son sens.

Mais pour être adopté par de nombreux citoyens, il faut que les infrastructures urbaines le permettent.

Or ce n'est pas toujours le cas, loin de là. Des voies de circulation appropriées mais aussi des aires de stationnement sécurisées doivent être créées, en relation avec un aménagement des transports en commun respectueux de l'environnement et sans doute aussi avec une plus grande flexibilité des horaires et des modes d'organisation du travail.

La mobilité douce s'inscrit dans l'aménagement de la ville et rejoint à ce titre les problématiques liées à l'urbanisme.³

Pour ce qui concerne Fontaine, partie prenante de la Métropole, depuis le dernier schéma directeur des voies cyclables (2004), il y a eu la LINO, le tramway et l'aménagement du centre-ville en partie piétonnisé.

Cela concernait au premier chef Dijon mais aussi toutes les communes de la métropole. C'est le cas notamment de Fontaine-lès-Dijon où un réel effort reste à accomplir.

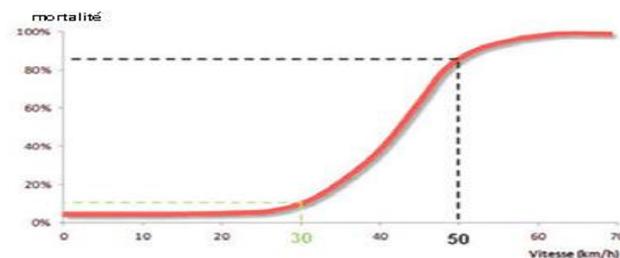
Cet effort gagnerait à être partagé avec les communes environnantes du nord ouest dijonnais concernées par les bouchons aux ronds-points d'Ahuy et de la Toison d'Or.



Nous, piétons

Un piéton ou une piétonne est une personne qui se déplace à pied, mais aussi un usager handicapé en fauteuil roulant, ou encore celui ou celle qui se déplace avec un skateboard ou une trottinette.

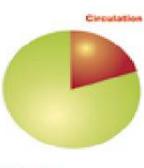
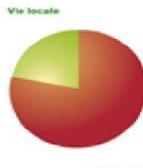
Le piéton est l'usager de la route le plus vulnérable physiquement. La probabilité pour un piéton d'être tué lors d'une collision avec une voiture de tourisme est multipliée par 9 quand la vitesse passe de 30 km/h à 50 km/h !



Ce risque a conduit les pouvoirs publics à introduire dans le

Code de la route **le principe de prudence à l'égard de l'usager vulnérable.**

Cette évolution a permis la redéfinition de la « zone 30 » et l'introduction de la « zone de rencontre » 4.

Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone de rencontre	 zone 30	 D 906 COURPIÈRE agglomération	 section 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulaire	 Vie locale	 Vie locale	 Circulation	 Circulation	 Circulation

La hiérarchisation des rues - Source : CERTU

Les illustrations ci-dessus montrent comment moduler la vitesse maximale en fonction de la vie locale de la zone et de la circulation.

À Fontaine-lès-Dijon, on peut distinguer deux types d'aménagements : ceux dédiés à la promenade et aux loisirs (comme le Bois des Pères ou le parc des basses Combottes) d'une part, et les passages ménagés à l'intérieur des lotissements d'autre part. Malgré certains aménagements allant dans le bon sens, de nombreux obstacles à la marche à pied sont encore présents.

Il serait souhaitable d'encourager les déplacements piétons en assurant la continuité des cheminements piétons, en les rendant attractifs (entretien, bancs, éclairage, signalisation) et en mettant en place des actions d'information, de sensibilisation (puis de sanction) en direction des automobilistes, dans une démarche de large concertation.

Déplacement des personnes à mobilité réduite



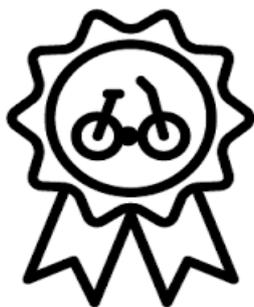
La loi pour l'égalité des droits et des chances a prévu, pour les personnes en situation de handicap (moteur, visuel, auditif ...) le principe d'accessibilité généralisée : la personne handicapée doit pouvoir accéder à tous les bâtiments recevant du public et évoluer de manière continue, sans rupture grâce ; à l'aménagement des voiries, de l'accès aux gares comme aux transports en commun.

Tous les travaux réalisés sur l'ensemble de la voirie ouverte à la circulation publique et sur les espaces publics - en agglomération- doivent prendre en compte la nécessité d'assurer progressivement l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Pour la plus grande autonomie possible.

Cela vaut pour les domaines suivants : cheminements (pentes, paliers de repos, traversées pour piétons, etc.), stationnement, les feux de signalisation, les postes d'appel d'urgence et les emplacements d'arrêt des véhicules de transport collectif.

Mobilité douce vers une ville toujours plus prudente



Fontaine-lès-Dijon s'est récemment vue attribuer le label « Ville Prudente », qui vient récompenser une évolution exemplaire en matière de sécurité routière.

En effet, il y a eu une réduction très importante de l'accidentologie entre 2000 et 2020, ce dont peuvent s'enorgueillir à raison nos élus.

Toutefois, il serait dommage de se contenter de ce premier résultat.

Il faut se faire un devoir d'aller plus loin ! On peut certainement faire mieux que 2 à 3 accidents par an.

Deux pistes en ce sens sont, à privilégier :

✓ Réduire la part de la voiture dans les déplacements.

Cet objectif est également crucial pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

✓ Réduire la vitesse sur une proportion nettement plus grande de la commune.

M. le Maire a d'ailleurs insisté lors de la remise de ce label sur l'importance de pacifier la circulation.

Ahuy et Hauteville ont décidé de passer entièrement en «ville 30» .

Une excellente décision pour favoriser le sentiment de sécurité chez tous les usagers des mobilités douces, en particulier les cyclistes et les piétons !



Les axes cyclables à Fontaine : quelle sécurité pour les cyclistes ?



Force est de constater que Fontaine n'est pas une ville très accueillante pour les cyclistes. La ville propose deux types d'équipements : des bandes cyclables sur le trottoir (partage avec les piétons) et sur la voirie (partage avec les voitures). Les seuls fragments réellement séparés des voitures et des piétons se situent sur la continuité allée des Acacias/rue des Saverneys/rue de la Bresse.

Ailleurs, le cycliste est en concurrence avec les automobilistes ou avec les piétons, situation inconfortable. Les bandes cyclables sur la route sont de largeur inégale selon les endroits, et longent souvent des espaces de stationnement pour les voitures : **le cycliste risque à tout moment de voir une portière s'ouvrir.**

Autre aspect qui met la sécurité du cycliste en péril : **l'absence de continuité des itinéraires.**

Prenons l'exemple d'un cycliste venu faire ses courses au Géant Casino. Voulant retourner sur Fontaine, il emprunte la bande cyclable de la rue Georges Bourgoïn... qui s'interrompt peu avant le carrefour avec la rue de la Grande Fin. (Photo 1)

Quelle solution choisir : rester sur la route – peu large à cet endroit, et à un carrefour très passant – ou emprunter à droite un chemin signalé comme piétonnier ?

La bande cyclable reprend au niveau du parking du gymnase Ratel, elle évite habilement le premier giratoire mais s'interrompt dès le suivant.

Rien n'indique que le cycliste puisse emprunter la voie de bus.



Photo 1 : Carrefour Bourgoïn-Grande-Fin

Pour résumer, il existe bien quelques bandes cyclables à Fontaine, mais sur de petites portions, non reliées entre elles, ce qui diminue leur intérêt.

Il faut améliorer la sécurité des cyclistes !

C'est particulièrement flagrant dès lors qu'il s'agit de faire la **jonction avec les communes environnantes**, que ce soit pour rejoindre Daix, Ahuy, Talant, ou bien sûr Dijon où de nombreux Fontainois travaillent et rencontrent de notables problèmes de stationnement automobile.

Pourtant, au prix de quelques aménagements qui garantiraient la sécurité du cycliste, le vélo pourrait être une alternative pour le déplacement domicile/travail.

Dans cette perspective, il faudrait trouver une solution au point noir que constitue **le carrefour entre le Bd des Allobroges, la route d'Ahuy** et en face, la rue du Général Fauconnet.

De nombreux dangers y guettent le cycliste, faisant de ce carrefour un véritable obstacle à la pratique sécurisée du vélo. Il est donc impératif d'en repenser l'organisation en tenant compte des usagers cyclistes.



Photo 2

*Certes, l'aménagement de ce carrefour problématique relève de la compétence de la métropole. Mais les maires ont leur mot à dire et celui de Fontaine aurait tout avantage à se faire le héraut de la mobilité douce !
Espérons que les discussions en cours se fassent dans la plus grande transparence, pour la bonne adéquation aux besoins...*

La circulation à vélo à Fontaine est d'autant moins favorisée que le second levier pour accroître la pratique du vélo – à savoir **le stationnement** – est particulièrement défaillant.

Cependant nous sommes heureux de constater que, suite à nos premières propositions, la municipalité annonce la pose d'arceaux en différents points de la ville.



Photo 3

Voici quelques autres de nos propositions :

Élargir les bandes cyclables là où la chaussée le permet est une première étape, avec espacement entre bande cyclable et le stationnement pour éviter le risque d'une portière qui s'ouvre (photo 2). Quand la bande cyclable se trouve sur le trottoir, en colorer le tracé pour susciter la vigilance des piétons... et celle des cyclistes.

Revoir la signalétique : il faut rafraîchir les peintures, en ajouter systématiquement au sol à toutes les intersections entre l'itinéraire cyclable et les rues adjacentes pour signaler le passage des vélos (photo 3) ; un panneau avant le croisement peut également en rappeler l'existence.

En complément d'une continuité de l'itinéraire cyclable : **Matérialiser l'emplacement de circulation des vélos au niveau des giratoires**,
Au plus simple, peindre une bande cyclable continue au sol, au mieux, prévoir une piste séparée (photo 4).



Photo 4

Pour le carrefour du Bd des Allobroges et la portion resserrée particulièrement dangereuse de la route d'Ahuy, des propositions très étayées ont été faites, portées à la connaissance de la mairie par les élus « Fontaine Solidaire » au conseil municipal, après un travail conjoint avec l'AFRA. Propositions restées sans suite depuis maintenant six mois ... Ces propositions s'appuient sur le concept de **vélorue**, inspiré des pratiques bien éprouvées aux Pays Bas, au Danemark ou en l'Allemagne.

Dans le même esprit, pour **assurer la continuité d'un réseau cyclable structurant**, nous comptons bien faire pression pour que le coûteux aménagement de l'échangeur de la Lino au niveau de la route d'Ahuy inclue un dispositif cyclable sécurisé. (voir l'article en page suivante)

Changer les pratiques des automobilistes et des cyclistes prendra du temps, il est d'autant plus urgent d'encourager des pratiques plus citoyennes, et ainsi partager de manière apaisée nos routes.

Les transports en commun, à Fontaine et dans la métropole

Reconnaissons que Fontaine-lès-Dijon est relativement bien desservie par le réseau Divia. -

- ✓ La Liane 4, très efficace pour rejoindre le centre-ville, est bien appréciée.
- ✓ La ligne 10 est un bon complément et dessert une zone importante de Fontaine.
On peut regretter cependant qu'elle soit trop peu fréquente.
- ✓ S'y ajoutent la ligne 13 (desserte du vieux village) et des connexions avec la ligne Corol et le tram (à Nation).



Pourtant, pour augmenter la part des transports en commun dans les déplacements quotidiens des Fontainoises et Fontainois, il est indispensable de renforcer ce réseau.

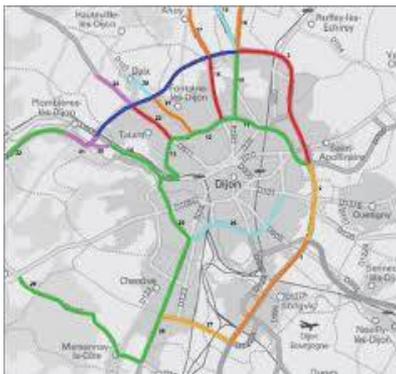
La desserte de toute la zone nord de la commune doit être beaucoup plus fréquente pour soutenir les changements nécessaires dans les habitudes.

Dans cette zone, les équipements, les commerces, les nombreux logements (en pleine expansion) donnent à la ligne 10 un très fort potentiel d'évolution.

Partant de ces constats, nous proposons de renforcer ce potentiel :

- ✓ La partie ouest de la ligne 12 (Plombières et le lac Kir) pourrait être connectée au niveau de la gare de Dijon à la partie nord de la ligne 10, remplaçant la partie talantaise connectée à la partie est de la L. 12.
- ✓ Cette nouvelle ligne serait alors une liane très appréciée, desservant d'une part le nord de Fontaine, et d'autre part, le lac Kir et Plombières.
- ✓ Des solutions de proximité devraient aussi être étudiées, comme une navette électrique DiviaCity. Viabilité, complémentarité, potentiel, besoins, rapport bénéfice/coût : tout cela mérite examen.

Au nord de Fontaine



Le nord de Fontaine (et d'Ahuy très proche) génère de nombreux déplacements (zones commerciales, complexe sportif, habitations nouvelles et à venir), absorbés surtout via le rond-point d'accès à la LINO et la route d'Ahuy, pénétrante vers Dijon.

Côté transports en commun, malheureusement, la situation n'est pas à la hauteur : seules existent la ligne 17 reliant Ahuy au tram et la ligne 10 évoquée précédemment.

La route d'Ahuy comme le rond-point sont donc très chargés. On peut donc légitimement se poser la question :

Comment trouver des leviers pour favoriser les transports doux afin de réduire la part de la voiture dans les déplacements dans cette zone ?

Trouver des solutions est dès aujourd'hui indispensable.



Un investissement de 3M€ est envisagé pour résoudre les blocages observés régulièrement au passage de ce rond-point sur la LINO (une dizaine de minutes, on est loin de Paris !), ⁶

C'est une fausse bonne solution : l'expérience montre que l'amélioration de la fluidité ne dure jamais, et ne fait qu'encourager l'utilisation de la voiture, à l'exact opposé de l'évolution souhaitable de la mobilité.

Avec ces 3M€, on devrait favoriser des solutions plus vertueuses visant à réduire le trafic automobile en développant de bonnes connexions entre différentes mobilités : faciliter l'usage du vélo, rendre les transports en commun efficaces et compétitifs.

Ainsi il faudrait plutôt :

- ✓ établir une liane fréquente vers Dijon
- ✓ proposer un parking relais et une aire de covoiturage, limitant la fréquentation de la route d'Ahuy
- ✓ combiner ce parking avec un parking vélo sécurisé et une offre de vélos Divia
- ✓ sécuriser l'axe cyclable d'Ahuy vers Dijon, afin d'assurer une fréquentation optimale par les cyclistes

Ces solutions conduiraient au nécessaire rééquilibrage entre les différents modes de déplacement au bénéfice de tous les usagers, pour un avenir plus souriant que le tout automobile !

Les parkings relais



Le principe est de créer un espace de stationnement situé en périphérie d'une ville destiné à inciter les automobilistes à accéder au centre ville via transports en communs ou vélo.

La gratuité est de mise en relation avec le billet de transport en commun permettant l'usage du parking relais.

Pour Fontaine, l'axe LINO-centre de ville de Dijon connaît le point noir de la route d'Ahuy.

Bon nombre de véhicules l'empruntent chaque jour, ce qui rend difficile la vie des résidents dans ce quartier.

Le choix pour Fontaine d'un parking relais est opportun et s'inscrit logiquement avec la modification du rond point d'Ahuy.

Sur la métropole il existe déjà des parkings relais et les études prouvent que leur efficacité se manifeste à partir de la deuxième année. Il est important d'avoir une station de bus à proximité avec une liane pour le centre ville, d'où nécessaire concertation avec DIVIA. 7

Le stationnement sécurisé des vélos



Le manque d'espaces de stationnement adéquats et la peur du vol ont un effet dissuasif sur l'utilisation du vélo. Développer de nombreux espaces de stationnement pratiques et sûrs est donc une nécessité.

Les conditions du succès sont bien connues : il faut permettre de sécuriser complètement tout type de vélo, que les équipements soient visibles des usagers et qu'ils se situent très proches de la destination.

Un temps d'adaptation est nécessaire, car les habitudes sont lentes à évoluer.

Dijon propose un exemple de cette évolution : on a vu cette année fleurir les arceaux de stationnement dans de très nombreux endroits de la ville. La voirie des communes étant gérée par la métropole, l'implication de celle-ci dans cet effort est importante, en plus de celle des communes.

Pour Fontaine-lès-Dijon, des propositions concrètes pour augmenter très significativement le stationnement cycliste sécurisé ont été faites fin août 2020 par les élus « Fontaine Solidaire » au conseil municipal après un travail conjoint avec l'AFRA.

La municipalité les a globalement reprises, on ne peut que s'en réjouir.

La mobilité dans nos quartiers

La situation particulière du vieux Fontaine est évoquée en page suivante



La situation est évidemment bien différente d'un quartier à l'autre, que ce soit en fonction de la vocation du quartier, de la date de son implantation ou de la volonté politique exprimée au moment de sa création ou de son développement.

Nous regrettons que le plan d'ensemble de l'urbanisme ait très insuffisamment pris en compte la composante mobilité, y compris là où rien ne semblait s'y opposer.

Nous souhaitons que des études bien conduites, avec la participation des usagers, permettent à l'avenir de se prémunir contre erreurs et difficultés constatées aujourd'hui.

La singularité du Vieux Fontaine



à Fontaine, la rue de la Confrérie.



à Semur-en-Auxois, centre ville.

Le vieux village est une zone 30 avec piétons prioritaires. Malheureusement la voiture y reste très présente. Cela fonctionne globalement bien, mais la convivialité pourrait y être nettement améliorée.

Pour cela, il faudrait inverser la représentation de cet espace, en remettant l'automobiliste à sa place d'invité de passage.

C'est l'esprit des « **zones de rencontre** », limitées à 20 km/h et inversant le ressenti des priorités : piétons avant tout, cyclistes, et enfin voitures lentes.

L'espace devrait être réorganisé pour rendre le stationnement sauvage compliqué, tout en valorisant la convivialité et l'appropriation de l'espace par les piétons : bancs, arbres, parterres plantés, agriculture urbaine participative telle que mise en œuvre par le mouvement des « Incroyables Comestibles »⁸

Deux questions se posent pour une mise en place efficace :
- la déviation du bus 13, qui doit rester en marge de cette zone, et l'aménagement du stationnement automobile en périphérie.

Des zones de stationnement bien dimensionnées doivent être réorganisées, en concertation avec les habitants, car la prise de conscience est nécessaire pour une bonne acceptation.

Cette vision proposée pour le vieux village n'est bien sûr qu'une idée à discuter, à faire vivre.

Réfléchissons-y ensemble !

Pour en savoir plus...

- 1- les émissions de CO2 https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89mission_de_dioxyde_de_carbone
- 2- la production et utilisation de l'hydrogène *Rencontre - Avril 2021*
- 3- mobilité douce et urbanisme *Rencontre - Mai 2021*
- 4- zone 30 et zone de rencontre <https://www.securite-routiere-az.fr/z/zone-30/>
- 5- propositions faites en Conseil Municipal <https://www.fontaine-solidaire.fr/>
- 6- le rond pont Ahuy-Casino https://www.fontaine-solidaire.fr/Notre_Projet_pour_la_ville.C.htm
- 7- les parkings relais à Dijon <https://www.divia.fr/diviapark/p-r>
- 8- les incroyables comestibles <https://lesincroyablescomestibles.fr/>

L'association vit grâce à vous

Cotisation (20 € par an) pour :

- . participer à la vie de l'association,
- . recevoir cette lettre de l'AFRA par internet ou en format papier sur simple demande

Effectuer un don :

- . Pour soutenir durablement votre Association, ses projets, sa communication

Comité de Direction (Codir) :

Michel Mangonau	Président
Isabelle Maupetit	Trésorière
Florent Grandouiller	Secrétaire
Christine Coquet	
Michèle Guiraud	
Gérard Cariteau	
Jacques Drouhin	
Bernard Lachot	

L'AFRA anime deux ateliers



Informatique

Le samedi de 10h à 12h C.A.P.J.



Peinture

Le jeudi de 14h à 16h Ancienne Ecole des Filles

AFRA, votre Association (statut « loi de 1901 ») siège social : Centre d'Animation Pierre Jacques

site : <http://www.fontaine-reflexionaction.fr/>

courriel : fontaine.reflexionaction@laposte.net

Courrier à : AFRA chez Michel Mangonau

50, rue de l'Europe 21121 Fontaine-lès-Dijon