Groupe FONTAINE SOLIDAIRE
Conseil municipal
Fontaine-lès-Dijon

Janvier 2021

PROJET D'AMÉNAGEMENT D'UNE VÉLORUE EN PARALLÈLE DE LA ROUTE D'AHUY

Porté par Sébastien Lebonnois

Ce projet est issu d'une réflexion portée par l'Association Fontaine Réflexion Action

Pour développer la pratique du vélo comme mode de déplacement alternatif à la voiture, dans l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres nuisances associées au trop grand nombre de voitures, il est important d'être conscient que les leviers principaux sont l'offre d'**itinéraires cyclables sécurisés** et l'offre de **stationnement pratiques et sécurisés**.

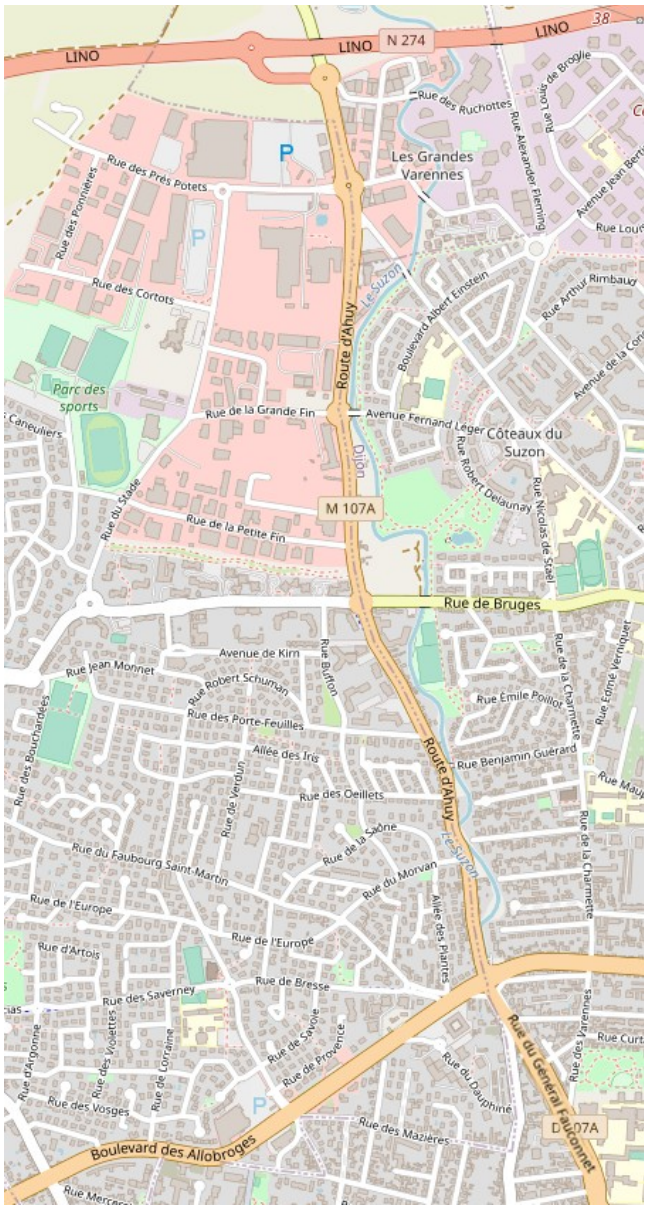
Nous souhaitons travailler sur les possibilités d'améliorer les itinéraires cyclables sécurisés pour les habitants de Fontaine-lès-Dijon, en faisant des propositions qui ont été confrontées à l'expérience de cyclistes de tous types. Parmi les itinéraires à sécuriser d'urgence, la route d'Ahuy représente un axe important de transit Nord-Sud. Si cet axe est large et qu'un aménagement cyclable sécurisé et pratique est envisageable dans la partie nord, entre la rue des Porte-Feuilles et la zone artisanale d'Ahuy, ce n'est pas le cas de la partie sud, pour rejoindre le grand carrefour sur le boulevard des Allobroges. L'étroitesse de cette partie de voirie rend difficile tout aménagement, ce qui la rend particulièrement dangereuse.

Si ces aménagements sont de la compétence de Dijon Métropole, la mairie de Fontaine-lès-Dijon doit jouer un rôle moteur. La mairie garde par exemple les pouvoirs de police. Pour l'évolution recherchée de la voirie, il est essentiel de mettre en œuvre un partenariat étroit.

Nous proposons dans ce document un projet d'aménagement d'une « vélorue » en parallèle à la route d'Ahuy, pour permettre aux cyclistes de contourner aisément cette partie problématique et dangereuse de cet axe important pour rejoindre Dijon.

1 Présentation de la situation

1.1 La route d'Ahuy



C'est un axe Nord-Sud très fréquenté, qui longe la limite Est de Fontaine-lès-Dijon et rejoint le carrefour avec le boulevard des Allobroges et la rue du Général Fauconnet (qui possède une bande cyclable permettant de rejoindre aisément le centre de Dijon).

La partie entre la zone artisanale et la rue des Porte-Feuilles serait à homogénéiser et à rendre plus attractive (piste séparée de la voirie voiture/camions et du trottoir piéton), mais c'est une autre réflexion à mener qui ne fait pas l'objet de ce dossier. Cette partie et ses aménagements existants sont présentés dans les photos 1 à 6, ci-dessous.

La partie la plus problématique et la plus dangereuse pour les cyclistes se trouve entre la rue des Porte-Feuilles et le boulevard des Allobroges. Cette partie étroite et fréquentée décourage facilement les cyclistes (voir les photos 7 à 10).

Pourtant il serait particulièrement intéressant, en particulier pour les Fontainois, de pouvoir utiliser cet axe pour rejoindre la bande cyclable de la rue du Général Fauconnet. Rendre cet axe plus sécurisé favoriserait le report modal vers le vélo, un objectif important dans la politique affichée par la Métropole, dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique, mais aussi dans une optique d'apaisement de la circulation sur cet axe, les riverains se plaignant des nuisances de l'excès de circulation.

Photos 1 à 6 : la partie de la route d'Ahuy la plus simple à aménager pour un itinéraire cyclable sécurisé séparé des voitures et des piétons.

Photo 1 : Entre la rue des Prés Potets et la rue de la Grande Fin

Photo 2 : Entre les rues de la Grande et de la Petite Fin

Photo 3 : arrivée sur rue de la Petite Fin, direction Majnoni d'Intignano

Photo4 : depuis le rond-point avec Majnoni d'Intignano

Photos 5 et 6 : Entre Majnoni d'Intignano et Porte-Feuilles, bande cyclable sur trottoir vers le sud, et vers le nord en arrivant sur le rond-point

Photos 7 à 10 : la partie sud de la route d'Ahuy, impossible à aménager et dangereuse pour les cyclistes.

Photo 7 : Juste au sud de la rue des Porte-Feuilles

Photo 8 : Au niveau de la rue du Morvan

Photo 9 : Entre rue du Morvan et boulevard des Allobroges

Photo 10 : Arrivée sur le boulevard des Allobroges

1.2 Un axe parallèle possible

Pour franchir cette difficulté, il est possible pour une personne à vélo d'emprunter un « itinéraire bis » qui suit une succession de rues le long d'un axe parallèle à la route d'Ahuy à partir de la rue Majnoni d'Itignano : rue Buffon, rue des Tulipes, rue Paul Defrance, rue du Morvan, allée des Plantes. Sur la carte ci-contre, cet axe est surligné en vert.

Cet axe est très résidentiel. Les différentes rues sont illustrées sur les photos 11 à 20.

Pour qu'un tel axe soit efficacement emprunté, il faut une très bonne signalétique à chaque entrée et sortie :

- sur la route d'Ahuy au niveau de la rue Majnoni d'Intignano et à l'entrée de la rue Buffon (sens nord-sud)
- à la sortie de la rue Buffon pour rejoindre les aménagements de la route d'Ahuy (sens sud-nord)
- sur la route d'Ahuy, indiquer la jonction possible au niveau des rues des Porte-Feuilles, des Œillets et du Morvan
- au niveau de la rue du Général Fauconnet pour l'accès à l'allée des Plantes via le boulevard des Allobroges (sens sud-nord)
- à la sortie de l'allée des Plantes, pour traverser le boulevard et rejoindre la bande cyclable de la rue du Général Fauconnet (sens nord-sud)

Il faut aussi sécuriser cet axe en y donnant la priorité aux cyclistes. C'est l'objet du dispositif ***vélorue***, décrit dans la partie suivante.

Photos 11 à 20 : les différentes rues composant l'axe proposé pour une vélorue, permettant une continuité de l'itinéraire cyclable entre la zone artisanale d'Ahuy et la rue du Général Fauconnet.

Photo 11 : Partie nord de la rue Buffon

Photo 12 : Carrefour avec la rue des Porte-Feuilles

Photo 13 : Rue des Tulipes, au niveau de la rue des Oeillets

Photo 14 : Carrefour rue des Oeillets

Photo 15 : Rue Paul Defrance, entre rues des Oeillets et de la Saône

Photo 16 : Rond-point rue de la Saône

Photo 17 : Rue Paul Defrance, entre rues de la Saône et du Morvan

Photo 18 : Rue du Morvan, entre rues Defrance et de la Saône

Photo 19 : Allée des Plantes, côté rue du Morvan

Photo 20 : Allée des Plantes, côté boulevard des Allobroges

2 La vélorue

2.1 Principe

Document ressource : https://www.cc37.org/la-velorue-nouvel-amenagement-cyclable/

Le concept de ***vélorue*** ou encore *rue cyclable* (de l'allemand *Fahrradstrasse*) a été inventé dans les années 1980 en Allemagne. Ce concept existe fréquemment en Europe notamment au Pays-Bas, au Danemark et en Allemagne.
Il s'agit de **rues résidentielles où la priorité est donné à la circulation des vélos**. **Tout dépassement de cycliste y est interdit** : les véhicules motorisés sont ainsi priés de suivre le cycliste. La vélorue est un espace agréable pour circuler, elle favorise la sécurité des usagers et met en avant la pratique du vélo.

En France, le cadre réglementaire établi par le décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement rend possible la création de vélorue. Ce concept se développe depuis 2017 en France (Strasbourg, Bordeaux) mais reste très peu employé, et pas forcément dans des situations opportunes.

L'importance de la vélorue se déploie essentiellement pour **assurer la continuité du réseau cyclable structurant**. C'est exactement le but recherché dans l'axe qui est présenté ici.

Dans un quartier résidentiel comme celui concerné ici, si l'axe principal du quartier est conçu d'abord pour le vélo, alors beaucoup d'habitants privilégieront naturellement le vélo, sans que cela n'empêche l'utilisation de la voiture.

Quelques informations sur la vélorue sont développées dans les articles suivants du site actuvelo.fr :

https://actuvelo.fr/2020/03/05/les-velorues-vont-conquerir-les-villes-francaises-episode-1-leurs-origines-en-allemagne-et-aux-pays-bas/

https://actuvelo.fr/2020/03/10/les-velorues-vont-conquerir-les-villes-francaises-episode-2-quelles-sont-les-fonctions-et-benefices-dune-velorue/

https://actuvelo.fr/2020/03/13/les-velorues-vont-conquerir-les-villes-francaises-episode-3-principes-de-conception-et-design-dune-velorue/

2.2 Exemples

Les vélorues installées pour l'instant en France ne semblent pas être toutes correctement réalisées… Une analyse critique des vélorues françaises et d'autres pays européens est présentée dans cet article :
https://www.isabelleetlevelo.fr/2020/09/14/les-velo-rues-un-dispositif-tres-utile-neglige-en-france/

Il y est démontré qu'il ne faut pas faire n'importe quoi si on souhaite que la vélorue fonctionne et assume son rôle.

Nous présentons ici deux exemples issus des Pays-Bas (photos 21 et 22), qui nous semblent les plus adaptés à ce que pourrait être la vélorue proposée.

Photos 21 et 22 : Deux vélorues à double sens de circulation générale, aux Pays-Bas. Le panneau signifie : “Vélorue — L’automobile est invitée” (source : site actuvélo).

2.3 Un partenariat au service des habitants

Le partenariat entre Dijon Métropole et la municipalité de Fontaine-lès-Dijon sera essentiel à la réussite de ce projet. Le partage des compétences (voir https://www.metropole-dijon.fr/Services-et-missions/Voirie) fait que pour créer une telle vélorue, il faut que le Maire de Fontaine-lès-Dijon prenne les arrêtés de police nécessaires et que Dijon Métropole fasse les travaux d'aménagement.

Dijon Métropole affiche clairement son objectif de développer la part modale du vélo, cet aménagement permettra de mettre en place un axe sécurisé très important dans le réseau global de la métropole. La municipalité de Fontaine-lès-Dijon permettra quant à elle aux habitantes et habitants de la commune de bénéficier d’un aménagement essentiel pour circuler selon l’axe Nord-Sud, utilisable par tous les résidents au nord (en plein développement) et à l’est de la commune. Le caractère innovant de ce dispositif pourra servir d’exemple sur toute l’agglomération mais également dans d’autres communes françaises.

A noter : cette vélorue pourra assurer une jonction avec l’aménagement cyclable déjà existant sur la rue de Bresse, vers l’ouest depuis le carrefour du boulevard des Allobroges.

2.4 Aménagements nécessaires

L’objectif de la vélorue est que le trafic cycliste y soit nettement plus important que le trafic automobile. Dans le cas d’une pratique qu’on souhaite favoriser, il n’est peut-être pas nécessaire de faire un aménagement complet dès le départ.

Sécuriser l’itinéraire : la première mesure doit être d’apaiser l’axe en limitant la vitesse à 30 km/h. Si cette limitation englobe plus largement le quartier, ce sera d’autant mieux.

Importance de la signalétique : si on veut développer l’emprunt de cet axe par les cyclistes, il est essentiel que ceux-ci identifient clairement l’itinéraire sur lequel ils circulent, ainsi que les passages cruciaux (entrées, jonctions). Cet premier aspect de signalétique peut permettre rapidement de mettre en place les usages, chez les cyclistes comme chez les automobilistes. La réalisation de la signalétique au niveau des intersections devra être mûrement réfléchie pour bien indiquer la priorité de la vélorue, toujours dans l’objectif de sécuriser au maximum la pratique cycliste sur l’axe.

Revêtement : pour une réussite complète et une identification parfaite de l’axe cyclable par les cyclistes comme par les automobilistes, il conviendrait d’avoir un revêtement coloré, avec une bande différente marquant la séparation des deux voies et éventuellement une petite bande de rabattement en bordure de trottoir pour écarter les cyclistes et inciter encore les voitures à ralentir (voir la photo 21).

3 Les points à étudier de près

3.1 La rue du Morvan

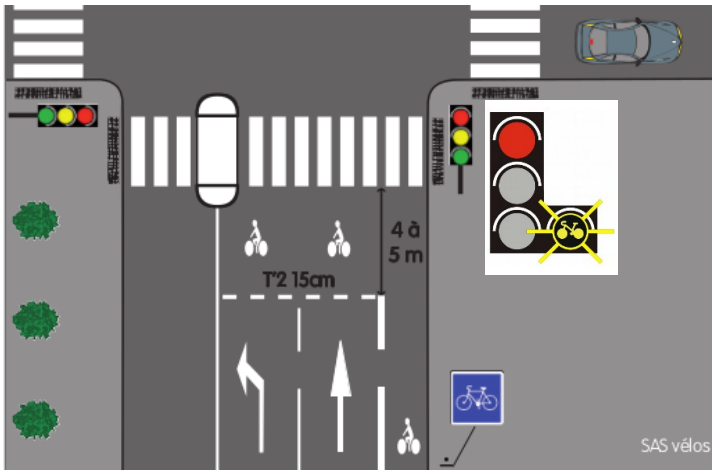
Entre la rue Paul Defrance et l'allée des Plantes, il existe un espace vert, dont une partie sera bientôt construite pour installer un petit ensemble de 6 logements (voir Photos 18 et 19). A cet endroit, il serait optimal d'aménager un chemin cyclable démarrant en face de la rue Paul Defrance et longeant les parcelles pour rejoindre le début de l'allée des Plantes. Ce cheminement nécessiterait une négociation avec l'emprise du projet immobilier, mais la mairie étant propriétaire du terrain, ce pourrait être faisable.

En l'absence de ce cheminement, il pourrait être envisagé de faire passer la vélorue par la rue de la Saône pour arriver directement en face de l'allée des Plantes.

3.2 Le carrefour Boulevard des Allobroges / rue du Général Fauconnet

Faire la jonction entre la vélorue et la bande cyclable de la rue du Général Fauconnet n'est pas chose facile. Il est essentiel de mettre tout en place pour sécuriser efficacement la traversée du boulevard des Allobroges.

Sens Sud-Nord : les cyclistes sortant de la bande cyclable sur la rue du Gal Fauconnet doivent se positionner de manière à tourner à gauche au feu, au bout de la rue (photo 23). Il est crucial d'indiquer en amont aux cyclistes que l'accès à l'axe cyclable se fait en tournant à gauche. Cela relève actuellement d'une prise de risques énorme, pour pouvoir accéder à la file de gauche : les voitures roulent très vite quand le feu est vert et aux heures de pointe il est très difficile de changer de voie. La solution la moins risquée actuellement est de quitter la chaussée et de venir piéton pour traverser le boulevard, ce qui n'est pas normal. L'aménagement le plus simple permettant d'assurer un maximum de sécurité aux cyclistes à ce moment est d'installer un sas cyclable en amont du passage piéton :



La bande ne se poursuit pour l'instant pas jusqu'au feu… Il est essentiel de voir dans quelle mesure on peut améliorer l'existant pour permettre cette continuité. Pour améliorer encore le virage à gauche, le démarrage anticipé des cyclistes est envisageable (synchronisation à réfléchir avec les diverses traversées des piétons).

Une fois engagés sur le boulevard des Allobroges, la signalétique doit bien leur indiquer l'entrée de la vélorue, vers l'allée des Plantes (photo 24). Une réflexion pourrait être menée pour aménager éventuellement cette portion du trottoir, sur laquelle se trouve un arrêt de bus (photo 25).

Photo 23 : Extrémité nord de la rue Gal Fauconnet

Photo 24 : Accès allée des Plantes, depuis bld des Allobroges

Photo 25 : Bld des Allobroges

Sens Nord-Sud : au bout de l'allée des Plantes, le cycliste doit pouvoir se positionner facilement au feu pour tourner à gauche sur le boulevard des Allobroges. Là encore, un sas cyclable serait opportun. Une fois la traversée faite, sur le boulevard, il faudrait une voie cyclable permettant de rejoindre en sécurité l'entrée de la bande cyclable sur la rue Gal Fauconnet. Ce secteur fait partie d'un îlot dont le réaménagement est prévu. Cet axe cyclable (portion de piste cyclable, de vélorue, ou de zone de rencontre) devra être prévu, avec un aménagement spécifique pour sécuriser la traversée de l'entrée de la rue de Jouvence.
Là encore, la signalétique est essentielle pour faciliter le parcours cycliste et sécuriser la traversée de cet axe extrêmement roulant.

Photos 26 à 29 : Cheminement à aménager pour rejoindre la bande cyclable rue du Gal Fauconnet depuis l'allée des Plantes

Photo 26 : Passage depuis l'allée des Plantes

Photo 27 : Carrefour bld des Allobroges

Photo 28 : Entrée de la rue de Jouvence

Photo 29 : Depuis la rue de Jouvence vers la bande cyclable