



11 octobre 2012 visite de terrain à Fontainebleau

Le groupe de Rue de l'Avenir a été particulièrement bien accueilli à Fontainebleau. Étaient présents en particulier trois des neuf adjoints au Maire, le chef de la police municipale, le directeur des services techniques et la responsable de la voirie.

Virginie Perrachon, adjointe en charge du cadre de vie, de la voirie, du stationnement, des déplacements et de l'occupation du domaine public, rappelle les efforts faits par la ville de Fontainebleau dans le domaine du développement durable et présente les mesures prises depuis le 1^{er} septembre 2010

La détermination du maire faisait suite à des morts de piétons et de cyclistes plusieurs années de suite.

La ville de Fontainebleau, qui améliorait progressivement son plan de circulation, a généralisé en septembre 2010 la limitation à 30km/h de la vitesse sur ses voies communales, à l'exception de quelques grands axes, et mis en place de nouveaux sens uniques. Cette décision, qui a pour l'objectif d'optimiser la sécurité des piétons et des cyclistes en apaisant la circulation et en limitant l'usage de la voiture individuelle, a été complétée par la mise en service de double-sens cyclables dans 30% des rues en sens unique,

À l'issue de la 2e phase, fin 2013, toutes les rues en sens unique seront en double-sens cyclable, et 30% des rues seront équipées de pistes ou de bandes cyclables.

Il y a actuellement trois zones 30 très ponctuelles à Fontainebleau, et la ville n'a pas l'intention de les étendre, pour ne va pas faire les aménagements spécifiques indispensables selon la législation. Des zones de rencontre sont par contre prévues, notamment autour de l'église.

Conformément au code de la route, on a mis des panneaux 30 aux entrées de la ville et indiqué l'exception (50 km/h) sur les tronçons correspondants, ce qui n'a pas toujours été compris.

Il a été nécessaire de faire beaucoup de pédagogie : le nouveau plan de déplacement a été distribué tous les matins pendant plusieurs semaines, avec beaucoup de conviction. Il y a eu du « buzz » (radio, réseaux sociaux, ...), pas forcément positif, mais qui a aidé à communiquer.

L'amélioration du cadre de vie, la baisse de la vitesse, du bruit dans les habitations, les enjeux de sécurité, de mode de vie, ont été mis en avant pour tenter d'obtenir l'adhésion des citoyens, pas forcément informés ou formés.

La ville a agi de façon pragmatique. Le plan de circulation évolue en fonction du stationnement et de la circulation ; certaines rues prévues pour être à 30 km/h ont été remises à 50 pour éviter le non-respect susceptible de créer du danger (les automobilistes se doublent).

Depuis la mise en place du dispositif, il n'y a eu ni mort ni blessé grave, seulement des accidents légers. On a constaté une évolution positive de la sécurité, notamment au niveau des écoles, où des aménagements complémentaires ont été réalisés pour limiter la vitesse.

Sophie Bruguère, adjointe aux affaires scolaires, observe qu'il y a plus de vélos dans les écoles, plus de parents qui y emmènent leurs enfants à vélo, et ceci tout au long de l'année, pas seulement les jours de soleil. Sans doute grâce à l'importance de la population internationale, notamment celle liée à l'Insead, de nouvelles pratiques apparaissent, comme les remorques pour enfants.

Jean-Christophe Laprée, adjoint chargé du patrimoine, de l'urbanisme et de l'aménagement urbain, explique que Fontainebleau est une ville ancienne, avec des largeurs de rues très variables. La mise en sens unique de certaines rues a permis d'élargir les trottoirs, mais aussi de créer des places de stationnement là où elles étaient en déficit. Un travail a aussi été fait sur les boulevards extérieurs (alignements d'arbres, rétrécissements) pour imposer la limitation de vitesse plus que par un simple panneau.

Tout le monde ne respecte pas le 30km/h mais les vitesses sont comprises entre 30 et 50 km/h (90% des voitures en dessous de 50), alors qu'elles varient de 50 à 70 lorsque la vitesse est limitée à 50. La limitation à 30 km/h permet de marginaliser les gens qui roulent trop vite.

Il n'y a pas de contrôles de vitesse systématiques, mais des contrôles ponctuels avec un « radar pédagogique » mobile. Il y a une liste d'attente pour l'utilisation de cet instrument, qui permet de répondre aux inquiétudes des riverains en fournissant des données concrètes : il y a un fort sentiment de vitesse, pas toujours confirmé par les mesures, sauf en soirée à la sortie des boîtes de nuit dans les sens uniques sur voie large (jusqu'à 100km/h ponctuellement). La lutte contre la vitesse excessive se fait plutôt près des écoles, où même 30km/h est parfois trop rapide;

Chaque année, 20 nouvelles places de stationnement pour vélos sont créées : il y en aura 220 fin 2013. Ces places sont utilisées et il y a de plus en plus de demandes.

Cette opération a coûté cher. Elle a été mise en place avec une aide financière de la Région sous forme d'un contrat « Réseau vert ».

Après un circuit à vélo en deux groupes à travers la ville, les participants ont fait part de leur impression d'une ville apaisée, avec du respect entre automobilistes, cyclistes et piétons, tout en observant qu'il ne s'agissait pas d'une heure de forte circulation. Même dans les rues étroites. Les conducteurs bellifontains acceptent les cyclistes à contresens. Les élus confirment que, comme partout ailleurs, les réticences au double-sens cyclable, y compris de certains cyclistes, ont été fortes mais disparaissent progressivement, grâce à la pratique réelle en situation. Chacun s'adapte : suivant la circulation, certaines rues sont praticables à contresens à certaines heures et pas à d'autres.

Plusieurs aménagements particuliers suscitent des interrogations réciproques entre les participants et les représentants de la ville :

- un contre sens dans un virage, qui semble dangereux. Une solution pourrait être de supprimer le stationnement dans le virage et de mettre une bordure pour protéger les cyclistes.
- la gestion des carrefours par des panneaux ou des feux. La ville et les services de police pensent que les feux sont plutôt accidentogènes et en ont supprimé certains.
- un carrefour avec 4 stops, qui donne satisfaction à la ville : tout le monde s'arrête et se regarde. En cas de priorité non respectée et de choc, c'est à basse vitesse.
- l'aménagement des boulevards en bordure de forêt, avec la circulation des vélos sur le trottoir côté ville, sur la chaussée ou en lisière de forêt (discussions avec l'ONF en cours).

Abel GUGGENHEIM à partir des notes de Pascal PETIT.