Collectif citoyen A fond la Transition!

Association loi 1901
Siege social : Pugey

Notre mobilité locale en question

- **Qui sommes-nous ?**

Des citoyens de différentes communes de la première couronne du secteur sud de Besançon constitués en association loi 1901 et qui s'est fixée, dans ses statuts, les buts suivants :

L'association s'inscrit dans une démarche locale favorisant les transitions écologique, énergétique sociale et solidaire. Elle facilite les échanges, construit des outils, mène des projets de sensibilisation, développe des actions et manifestations, seule ou en partenariat avec d'autres associations, collectivités locales ou acteurs économiques.

Le siège social est actuellement fixé à Pugey.

- **Pourquoi ce dossier?**

Face aux dérèglements climatiques dont la réalité est aujourd'hui visible, la prise de conscience citoyenne grandit mais cela ne se traduit pas encore par des changements de comportements massifs. Envie de changer, oui mais comment faire ? Quelles sont les solutions moins émettrices de CO2 dans notre secteur péri-urbain où la voiture semble être la meilleure solution ?

Si les réponses à ces questions sont bien entendu complexes, elles sont impératives et possibles. Elles naissent partout.

Elles doivent être adaptées à chaque contexte et réalités locales, construites avec tous les acteurs du territoire : Grand Besançon Métropole, communes, professionnels de la mobilité, mais également avec les citoyens qui sont les acteurs de leur propre mobilité et c'est un vrai levier d'action.

L'objectif de ce dossier est donc de poser les premières pierres d'une réflexion collective à engager pour notre bassin de vie, mais aussi de pousser à agir maintenant par des mesures concrètes car les seules intentions ne sont plus acceptables face à l'urgence climatique.

- **Enjeux globaux et locaux**

La vie sur terre dépend de la présence du dioxyde de carbone (CO2) dans l'atmosphère. Avec d'autres gaz à effet de serre, le CO2 piège la chaleur du soleil, créant les conditions nécessaires à la survie de tout le vivant.

L'humanité a besoin que la quantité de CO2 reste stable. Trop peu entraine un risque de refroidissement, en trop grande quantité l'atmosphère surchauffe la terre. En 2016, la température moyenne mondiale a augmenté de 1,1°C par rapport à l'ère préindustrielle. Nous ne pouvons aujourd'hui que constater cette réalité (canicules à répétition, incendies, inondations, tempêtes..).

La Franche-Comté connait ces dernières années des sécheresses historiques. Le Doubs se retrouve à sec entre Pontarlier et Morteau pendant une partie de l'été. Les pics de pollution à l'ozone liés aux fortes chaleurs impactent les rendements des agriculteurs locaux. Par milliers, des arbres meurent sur la commune de Besançon en raison du développement de champignons parasites mais aussi d'un stress hydrique important. Il n'est plus question d'agir dans 50 ans, ni même dans 20 ans, mais maintenant !

Avec une augmentation de 2°C, on peut s'attendre à des problèmes sérieux. Avec 3 à 4 °C de plus, une partie de la planète ne sera plus habitable, notre monde sera par conséquent très instable et on peut facilement imaginer les désordres associés : climatiques, conflits pour la ressource en eau, migrations, instabilités sociales, famines, maladies infectieuses, désordres économiques sans que tout cela ne soit réversible comme la crise sanitaire que l'on traverse.

Les coûts subis seront sans commune mesure avec le coût des actions que nous sommes amenés à engager maintenant. Il n'est pas trop pour prendre les bonnes décisions maintenant.

Dans nos pays riches, cela signifie que les émissions de CO2 doivent être réduites de 3 à 10 % par an pour arriver à une neutralité carbone en 2050. C'est une tâche d'une ampleur inédite. Les défis sont économiques, politiques, techniques et individuels.

L'intervention de nombreux acteurs est nécessaire tant au niveau global qu'au niveau local.

Cette réflexion concerne donc la question de nos déplacements locaux très émetteurs de gaz à effet de serres (GES). Il nous appartient donc d'agir ensemble, là ou nous avons la main par des changements vertueux. Et surtout, n'opposons plus le local au global car il faut prendre le problème par les deux « bouts » pour que toute la société s'engage dans la transition.

- **Cadre législatif et institutionnel**

L'encadrement législatif et institutionnel est en pleine évolution, il faut les faire connaître et s'en saisir pour engager des actes concrets.

(cf. annexe 1)

- **Diagnostic et contexte local**

Particularité géographique

Bassin de 4800 habitants (Beure-Fontain-Pugey-Larnod-La Vèze). 5 à 10 km de Besançon, dénivelé de 150 à 180 m entre les berges du Doubs et les points hauts de ces communes.

Transits routiers

Aux heures de pointe, le trafic voiture est important dans la traversée de Beure, addition des trafics provenant de Larnod, Fontain, Pugey et du premier plateau (Epeugney, Montrond-le-Château, Rurey) pour rejoindre Besançon ou l'ouest de l'agglomération.

C'est également un itinéraire de « fuite » en cas de problème côte de Larnod ou voie des Mercureaux.

Il est bien évident que le trafic de notre secteur, toujours en croissance, contribue pour sa part à la congestion routière de notre agglomération aux heures de pointe. La réponse à cette problématique (l'exemple du projet de la RN 57 entre Beure et Planoise est révélateur) est toujours dans l'adaptation des infrastructures routières qui nécessite de très lourds investissements publics dans le but de fluidifier le trafic. Ce dernier est lié à 90 % à la voiture dont une très grande part en « solo ». Nous devons impérativement inverser ces logiques de réflexion pour sortir de cette spirale qui conduit à toujours plus de trafic carboné (*) et engager des solutions efficaces et vertueuses de réduction de la part de la voiture" en solo" à ces heures de pointe.

**La loi de Zahavi énonce clairement qu'en réduisant les temps de trajet, on rend des distances de plus en plus grandes acceptables et on incite les ménages à s'éloigner de leur lieu de travail, créant davantage de trafic.*

Place de la voiture dans notre bassin de vie

La voiture individuelle reste le mode de déplacement privilégié dans notre bassin de vie comme c'est le cas en général dans le périurbain où la densité de population reste faible. Malgré la création d'un site de covoiturage par le Grand Besançon à l'automne 2019 « Ginko voit' », on ne constate pas de changement significatif des pratiques modales. Les bons vieux réflexes d'un usage en solo de la voiture restent fortement ancrés.

Offres actuelles de transport en commun

Les lignes Ginko 85 et 86 du réseau avec 2 à 3 A/R par jour plus d'autres horaires sur réservation.

Les lignes Diabolo D404 et D405 en période scolaire pour desservir les établissements scolaires à Besançon accessibles à tous les voyageurs.

Pas de transport en commun entre les communes du secteur d'Epeugney (hors GBM) et Besançon.

plan des lignes de bus de notre secteur

- **Les solutions locales alternatives à la voiture en solo**

La baisse des émissions de CO2 liée aux déplacements du quotidien passera par différentes alternatives, de nouvelles mobilités, que devront s'approprier les citoyens en choisissant le mode le plus adapté, le plus efficace tout en y trouvant des avantages. Les temps de trajet en voiture qui s'allongent du fait des bouchons, le stress qui en découle, l'aspect économique de la deuxième voiture dans un foyer, l'accroissement de la pollution, sont des éléments qui font progresser les prises de conscience pour repenser ces déplacements.

Covoiturage, Rézo pouce

Si le covoiturage sur longue distance est devenu en peu de temps un mode de transport à part entière, pour les courtes distances et les trajets du quotidien, il est à dynamiser.

Nous pensons qu'il faudrait mettre en place un véritable plan de communication pour l'application « Ginko Voit' » en associant les communes, les associations et acteurs locaux (soirées de présentation, affichage sur le bord des routes, animations à l'occasion de manifestations dans nos communes...) en débordant largement sur les communes hors GBM dont une partie de la population se déplace quotidiennement sur Besançon.

Une autre réflexion doit également s'engager sur des applications innovantes de covoiturage dynamique qui utilisent les technologies numériques de l'internet et du GPS pour mettre en relation un conducteur avec des covoitureurs sans planification préalable. Ces systèmes permettraient d'apporter à la fois de la souplesse et de la fiabilité.

L'autostop organisé comme « Rezo Pouce » qui se développe un peu partout en France voire en Europe est également une alternative pour partager ses trajets et là aussi, il serait intéressant d'en faire une expérimentation sur nos territoires.

Transports en commun, intermodalité

Si la compétence « mobilité » relève bien de Grand Besançon Métropole, l'élaboration de l'offre de transport en commun devrait pouvoir être abordé régulièrement avec les élus des communes et les citoyens afin qu'elle réponde véritablement aux besoins des usagers du bassin de vie.

L'intermodalité, plus présente en ville, doit pouvoir être étendue au secteur périurbain pour là aussi, permettre de réduire le flux de véhicules vers la ville de Besançon.

Des parkings relais covoiturage ou “multi-usages” seraient à créer dans les points stratégiques au regard des trajets des automobilistes. Ils sont inexistants à ce jour.

Mobilité active

Nous renvoyons à la lecture de l'excellent dossier de l'Association Vélo Besançon (Vision Vélo) qui traite de tout l'intérêt et l'absolue nécessité de développer ce type de mobilité.
lien: https://asso.velobesancon.info

Opportunités pour notre secteur

Pour la commune de Beure, il est bien évident que sa localisation à environ 5 km du centre ville et du secteur Planoise-Tilleroyes, sa proximité avec la voie verte sont de réels atouts pour dynamiser le potentiel du vélo au quotidien. (cf. carte proposée par l'AVB avec deux itinéraires cyclables structurants).

On pourrait également imaginer la création d'un pôle intermodal voitures-station vélos dans ce secteur de Beure.

Pour les autres communes situées à environ 10 km de la ville, la révolution apportée par le Vélo à Assistance Electrique (VAE) qui permet de réduire les difficultés liées au relief, à la distance et à la condition physique doit contribuer à développer cette mobilité.

Déjà plusieurs habitants pratiquent leurs déplacements quotidiens en VAE soit avec un équipement personnel soit grâce à l'offre Ginko. L'initiative de l'entreprise OPALE implantée à Fontain qui met à disposition de ses salariés des VAE est à souligner. Elle fait la démonstration qu'il est possible de les favoriser dans notre secteur.

Le report modal sur le vélo pour les déplacements quotidiens ou occasionnels sur le premier plateau autour de Saône sera conditionné par la réalisation d'un réseau plus global et cohérent de pistes cyclables, ce qui permettrait aussi aux collégiens de se rendre à leur collège à vélo en toute sécurité.

Il est bien évident que la part modale du vélo pour notre secteur ne sera jamais comparable à ce qui pourrait être atteint en ville mais il est possible et nécessaire de l’accroitre.

Freins

L’insuffisance et les discontinuités des aménagements cyclables sécurisés.
Les obstacles d’ordre culturel et le déficit d’image.

Certaines personnes qui utilisent le vélo dans le cadre de loisirs n’envisagent pas de se déplacer quotidiennement à vélo. Le vélo n’est pas encore considéré comme un mode de transport à part entière.

« Points noirs »

- Passage délicat sur la D 141 entre Beure et Arguel : route étroite taillée dans la roche sur environ 150 m, peu de visibilité, difficulté aussi pour les bus lors de croisement (cf. repère A sur la carte). Il s'agit d'un véritable obstacle sécuritaire pour la pratique du vélo sur cette route aussi bien pour des déplacements du quotidien que pour le loisir (côte très empruntée par les cyclistes). (cf. annexe 3)
- Nous demandons qu'une réflexion s'engage en priorité sur ce tronçon pour trouver des solutions (aménagements, feux, limitation de vitesse, ralentisseurs....) dans le cadre du plan d'action de sécurité routière du département du Doubs en lien avec GBM pour le schéma directeur cyclable.

- Passage étroit et manque de visibilité dans la partie basse de la route de la Maltournée (D 308) (cf. repère B sur la carte). Ce tronçon devrait faire l'objet d'un aménagement pour réduire la vitesse des automobilistes (ralentisseurs par exemple), ce qui répondrait également à la problématique des sorties dangereuses pour les quelques habitations de ce secteur.

- Amélioration de la sécurité à proximité du giratoire de Beure et au niveau de la traversée de la RN 83 (cf. repère C sur la carte), aménagement, continuité cyclable et signalétique à prévoir pour rejoindre la véloroute par le passage inférieur de la RN 57 en complément de l'infrastructure en site propre prévue pour la traversée du Doubs (passerelle) dans le cadre du projet RN 57.

Développement et valorisation d'itinéraires cyclables

Des rencontres doivent être engagées avec les communes, GBM, les acteurs et associations, les citoyens pour élaborer les révisions du schéma directeur cyclable afin de relier à moyen et long terme nos communes en modes "doux" en empruntant soit des itinéraires existants soit en créant des espaces en sites propres. (cf. cartes en annexe)

- **Changement de nos comportements**

Prendre ses responsabilités sur les conséquences de notre mobilité au quotidien n'est pas aisé. Cependant, y trouver des éléments positifs est de nature à favoriser nos changements de comportement :

- moins d'embouteillage, donc moins de stress

- meilleure qualité de l'air, un bien commun

En réalité, une bonne part de la liberté que la voiture a apportée à ses débuts est remise en question. Si celle-ci reste indispensable dans le périurbain, nous devrions pouvoir échanger collectivement sur son usage au quotidien.

Différents outils nous permettent de mesurer notre emprunte carbone, il faut les faire connaître au plus grand nombre.

Lien pour calculer son bilan carbone
https://leclimatentrenosmains.org/fr/login

Nous avons recueilli quelques témoignages d'habitants qui ont changé leur mode de déplacement (cf. annexe 4). Il est possible de créer les conditions d'une émulation collective dans le changement de nos comportements et montrer que c'est possible. La puissance publique avec les acteurs locaux doivent également s'investir pour favoriser et accompagner ces changements.

-

- **Oser , Agir , expérimenter ensemble : une priorité**

“Etre efficace dans notre zone d’influence”

Jean louis Etienne

Il faut voir dans les évolutions que nous avons collectivement à engager de véritables opportunités pour donner de l'espoir, pour passer de la défiance à la confiance entre citoyens, représentants élus et instances locales. Pour cela, il faudra de la détermination et du concret. Le plan climat de GBM qui est un véritable outil de planification pour réduire les GES, doit pouvoir être porté dans nos communes. Il doit être un véritable support pour venir à la rencontre des habitants sur la question de nos mobilités au quotidien.

La crise sanitaire que nous traversons doit véritablement nous amener à penser le monde d’après.

Qu’en sera t’il quand des crises climatiques non réversibles déstabiliseront plus gravement nos vies?

Annexe 1

Loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019

https://www.ecologie.gouv.fr/loi-dorientation-des-mobilites

La mobilité : compétence de Grand Besançon Métropole qui est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)

https://www.ginko.voyage/le-reseau-ginko/acteurs-missions/grand-besancon-metropole/

Les plans mobilités d'entreprises

https://www.ademe.fr/plan-mobilite-entreprise

Plan Vélo et mobilités actives (14 septembre2018)

https://www.ecologie.gouv.fr/plan-velo-et-mobilites-actives

Documents d'urbanisme : Schéma de cohérence territorial (ScoT), Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi)

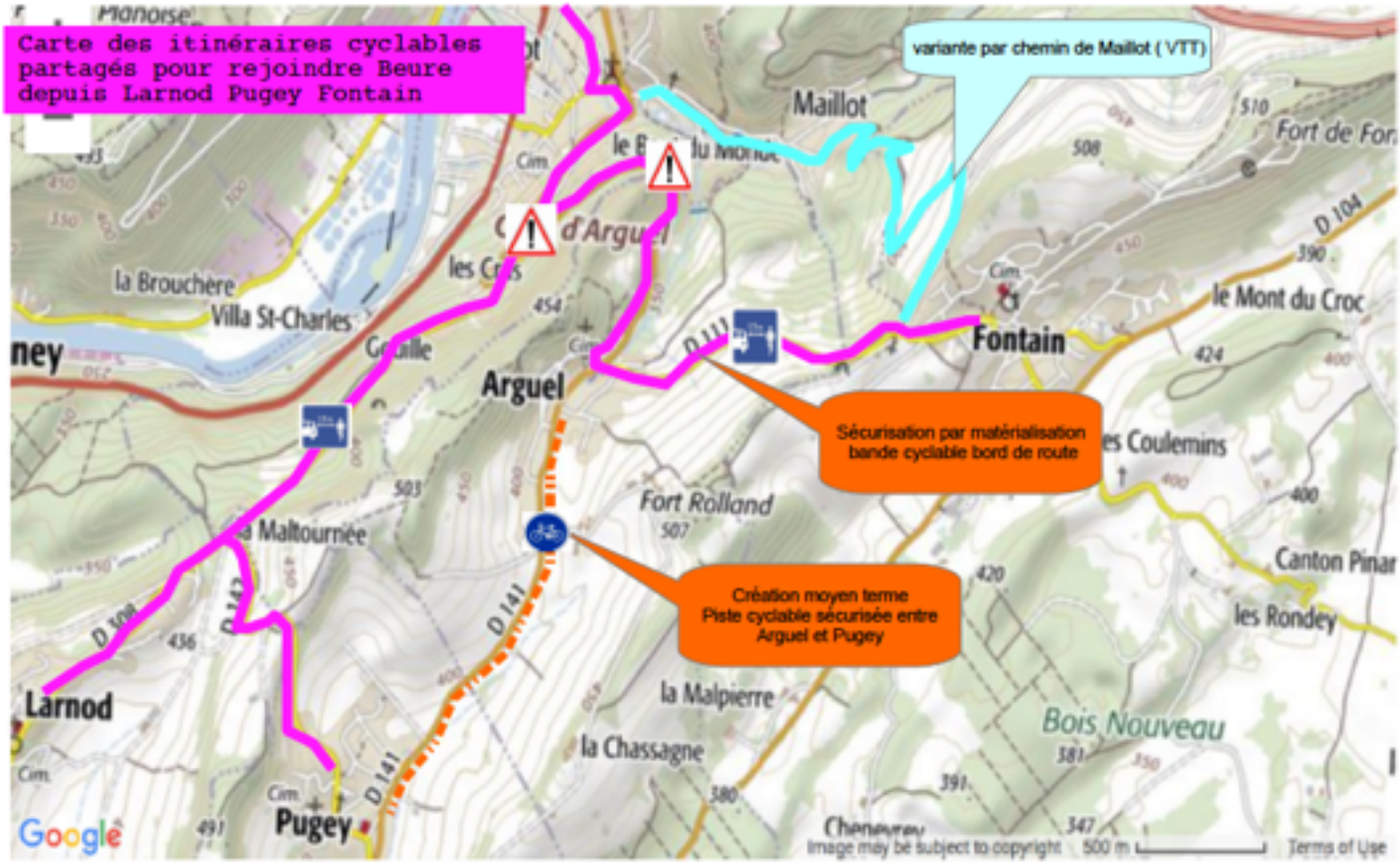
http://www.scot.grandbesancon.fr

https://www.grandbesancon.fr/infos-pratiques/urbanisme-voirie-travaux/plan-local-durbanisme-intercommunal/

Plan Climat Air Energie GBM

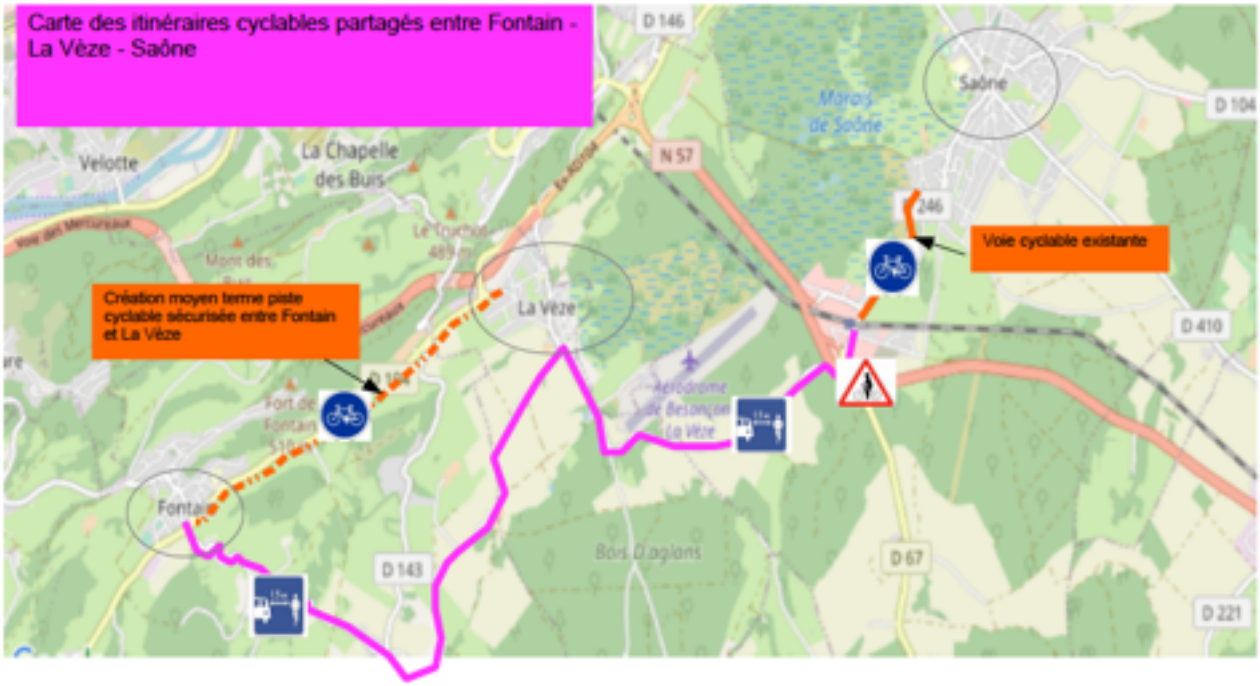
https://www.grandbesancon.fr/infos-pratiques/environnement/developpement-durable/plus-de-developpement-durable/plan-climat-nouvel-elan/

Annexe 2


Carte des itinéraires cyclables partagés pour rejoindre Beure depuis Larnod Pugey Fontain
variante par chemin de Maillot (VTT)
Maillot
Fontain
Arguel
Sécurisation par matérialisation bande cyclable bord de route
Création moyen terme Piste cyclable sécurisée entre Arguel et Pugey
Larnod
Pugey
Fort Rolland
la Malpierre
la Chassagne
Bois Nouveau
le Mont du Croc
Canton Pinar
les Rondey
la Brouchère
Villa St-Charles
la Maltournée
les Coulemins
Google

Carte des itinéraires cyclables partagés Traversée de Beure
Véloroute vers Besançon
Aménagement – sécurité - signalétique
Vers Planoise
Beure
Variante chemin de Maillot
Poussot
Port Douvot
les Vallières
les Equegney
le Doubs
Côte d'Arguel
Baume Martin
le Bout
N 57
N 83
D 141

Carte des itinéraires cyclables partagés entre
Fontain – Chapelle des Buis
La Vèze - Morre
Vers Besançon
Vers Morre
491 m
Truchot
489 m
D 104
Mont des Buis
493 m
Le Petit Truchot
473 m
Voie des Mercureaux
N 57
La Vèze
Grande Rue
Fort de Fontain
510 m
Fontain


Carte des itinéraires cyclables partagés entre Fontain -
La Vèze - Saône
D 146
Saône
D 104
Marais de Saône
N 57
Velocte
La Chapelle des Buis
246
Voie cyclable existante
Création moyen terme piste cyclable sécurisée entre Fontain et La Vèze
La Vèze
D 410
Aérodrome de Besançon La Vèze
Fontain
D 143
Bois D'aglans
D 67
D 221

Annexe 3 : Courriers

M. Bourette Michel, dirigeant de l'AMCB et adjoint à la mairie de Fontain.

Je suis dirigeant et entraîneur des minimes et cadets, âgés entre 12 et 16 ans, au club cycliste « L' Amicale Cycliste Bisontine » depuis une dizaine d'années maintenant. Lors des entraînements, nous avons beaucoup de difficultés à accéder au premier plateau au niveau des communes d'Arguel et Fontain en empruntant la D141 à partir de Beure.
En effet cette route est extrêmement dangereuse en vélo car très étroite au niveau des virages dans la zone des rochers, avec la pente d'environ 10 % les jeunes montent à environ 15 km/h et les voitures qui souvent roulent trop vite frôlent le groupe de cyclistes pour doubler sans garder une distance de sécurité réglementaire.

La situation est bien entendu encore aggravée lorsque la 4 voies de Mercureaux est fermée pour l'entretien car la circulation y est très importante et il est impossible de rouler sur cette route.

En fait, nous évitons au maximun d'emprunter cette route dangereuse. Quand nous décidons de monter sur le premier plateau, nous faisons le détour par la véloroute jusqu'à la double écluse pour rejoindre Busy et ensuite Larnod.

Pierre CHANTEAU

Lycée Jules HAAG

25000 BESANCON

Objet : Demande d'aménagement cycliste de la D141 entre Beure et Pugey

Madame, Monsieur,

Je soussigné, Pierre CHANTEAU, professeur d'EPS et responsable de la section sportive cyclisme du lycée Jules HAAG à BESANCON, souhaiterait souligner le caractère dangereux que revêt la « Côte de Beure » pour la pratique cycliste. Cet itinéraire est très fréquemment utilisé par les cyclistes de la région et notamment par les élèves de la section sportive cyclisme du lycée, du pôle Espoir et du pôle France. Il est, en effet, particulièrement intéressant, de par son profil et sa proximité avec Besançon, pour réaliser les entrainements en « fractionné ». C'est pourquoi un aménagement de cette route de type « bande » ou « piste cyclable » serait intéressant - voire indispensable - pour permettre à ces jeunes cyclistes et à l'ensemble des usagers de pratiquer davantage en sécurité.

En espérant que vous apporterez une attention particulière à cette demande, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Fait à Besançon, le 14 août 2020

Annexe 4 : Témoignages

Sabine - habitante de Pugey

Depuis quelques années dans un souci écologique, économique et surtout avec une volonté profonde de changer définitivement de moyen de transport, j'alternais pour mes déplacements bus, tram et vélo de route.
En juin 2019, j'ai eu la chance d'être parmi les premières à bénéficier de la location d'un vélo à assistance électrique Ginko.
Je l'utilise principalement pour me rendre sur mon lieu de travail dans les Hauts de Chazal.
Je mets environ 35 min pour effectuer ce trajet en vélo électrique. Fini les bouchons entre Micropolis et Beure.
D'ailleurs, je profite de mon témoignage pour signaler 2 points noirs que je considère comme très dangereux pour la pratique cycliste :
- le premier se situe dans la côte de Beure
- le deuxième au rond point de Beure traversé par la nationale 83 (l'Escale).
Ces 2 points noirs ne disposent ni d'aménagement ni de signalisation rendant la pratique du vélo dangereuse.
Bref ! J'encourage au maximum ceux qui peuvent d'utiliser leur vélo pour se déplacer. C'est bon pour la santé, pour l'écologie, mais surtout soyons prudents et restons vigilants !

Bernadette – habitante de Pugey

Comme dans notre couple nous avions fait le choix de n'avoir qu'une seule voiture pour effectuer les trajets quotidiens domicile-travail, cela nécessitait une bonne organisation. En tenant compte de mes impératifs, j'ai opté pour les transports en commun Ligne 86 mais le temps de trajet est trop long le matin compte-tenu des embouteillages sur la "Côte de Larnod". J'ai ensuite opté pour la ligne 85 avec la contrainte de me faire déposer à un arrêt de bus à Arguel.

J'étais à cette période très sceptique sur la solution vélo pour faire les trajets Pugey-Centre Ville de Besançon. L'occasion s'est quant même présentée avec l'offre de VAE Ginko me permettant de faire un essai.
Je me suis alors très vite rendue compte que c'était réalisable avec un temps de trajet d'environ 30 minutes et avec beaucoup d'avantages :

- *Plus d'autonomie*
- *Plus de souplesse dans mes horaires de départ et retour à la maison*
- *Les bénéfices d'une activité physique régulière*
- *Aucune contrainte de stationnement en ville*

Le passage entre Arguel et Beure étant très dangereux, j'emprunte l'itinéraire par la "Maltournée". Des aménagements seraient nécessaires au niveau de Beure pour rejoindre la voie verte plus en sécurité. Je confirme qu'en VAE ce trajet est accessible même à des personnes pas nécessairement sportives.

Renaud – habitant de Larnod

Je fais le déplacement de Larnod à Besançon, Chemin du Fort Benoit depuis quelques temps avec un VAE Ginko.
Le trajet représente 15 Km, soit environ 40 minutes.
Ce moyen de transport est très agréable et permet de reprendre le temps de faire les choses.
Au niveau du trajet, j'ai quelques remarques à faire :
Le passage de Beure au niveau du rond-point de l'Escale est délicat car pas adapté avec obligation de faire des détours et de passer sur des passages piétons ainsi que sur le parking de l'Escale.
Je pense que les pistes cyclables mériteraient d'être nettoyées des feuilles à des emplacements où elles s'accumulent au même titre que les routes (passage sous le pont de Velotte) afin d'éviter les chutes.
Lors de travaux de voirie, une attention devrait être apportée afin d'éviter les changements de niveaux même minimes car les vélos ne sont pas tous équipés d'amortisseurs.
Je pense qu'une carte des véloroutes et voies cyclables devraient être mise en ligne ou en version papier afin de pouvoir prévoir ses déplacements à l'avance.
Un travail devrait être mené afin de réaliser des grands axes de déplacement en fonction des secteurs à desservir (CHU, Faculté, Temis, Ecole Valentin….) afin de rassurer les cyclistes. C'est souvent une peur dont on me fait part quand je parle de mes trajets : l'interaction avec les voitures et les dangers qui vont avec. Si des axes étaient dédiés, je pense que cela créerait plus d'adeptes de ce mode de déplacement.
Certains secteurs que je traverse son assez « brouillons ». La voie cyclable passe de la rue au trottoir et il arrive de ne plus savoir où rouler la première fois qu'on l'emprunte.
La hauteur des bornes qui empêche le passage des voitures sur les pistes cyclables est trop importante à mon avis car elles sont plus hautes que le guidon des vélos et en cas de fausse manœuvre peuvent provoquer une chute.
Il est aussi important de faire participer aux projets les usagers afin d'avoir leurs avis sur les travaux en cours. On ne voit pas les choses de la même façon que l'on soit en vélo ou en voiture.

Laurence – habitante de Fontain

J'habite à Fontain et je travaille depuis 4 ans à l'école élémentaire Charles Fourier à Planoise (5 rue de Savoie). L'école se situe à 9 km de mon domicile.
Lorsque je vais travailler en voiture, le matin, je mets 25 minutes pour aller à l'école mais je reste quasiment 10 minutes, à l'arrêt dans les bouchons, entre le feu et le rond-point à Beure.
Lorsque je descends à l'école en vélo, mon temps de trajet est exactement le même : 25 minutes. Aussi, dès que je peux, je circule le plus souvent possible à vélo.... ***à mes risques et périls*** *!*
En effet, ***plusieurs endroits sont inadaptés*** *pour les cyclistes :*

- *entre Arguel et Beure : le virage sous la roche est TRES DANGEREUX (surtout dans le sens de la montée : Beure - Arguel)*

La route est étroite, les voitures circulent vite, le bus (qui monte) et les voitures (qui descendent) ne peuvent pas se croiser (souvent, les voitures doivent faire marche arrière sur la chaussée pour laisser passer le bus !)
De plus, en face de la roche, sur le coté extérieur du virage, la route s'affaisse (côté précipice).
Et enfin, lorsque la côte de Morre ou la côte de Larnod est fermée, beaucoup d'automobilistes choisissent cet itinéraire, la petite route D141 devient une autoroute ...

- *Le pont de Beure : les cyclistes doivent mettre pied à terre, et emprunter la partie gauche de la route (derrière les barrières de sécurité) !!!*

Il est URGENT de SECURISER les voies d'accès (secteur sud-ouest) à Besançon. Beaucoup de gens dans nos villages travaillent à Planoise (Polyclinique, CHRU, nombreuses écoles, 2 collèges, 1 lycée, une zone commerciale, un théâtre, une zone de loisirs, etc ...).
Grâce aux vélos à assistance électrique, les trajets, même avec un fort dénivelé, sont désormais possibles pour chacun d'entre nous.
Plus de vélos sur les routes, c'est moins d'embouteillages et moins de pollution.
La transition, c'est l'affaire de tous (citoyens et élus), alors vite, vite, il faut agir !!!