

Comment développer les modes actifs dans des territoires ruraux dynamiques ?

Vignette : Si de nombreux espaces peu denses sont en déprise depuis plusieurs décennies, certains bourgs ruraux attractifs possèdent les équipements, services et commerces pour y vivre en proximité. Leurs habitants s'y déplacent-ils à pied ou à vélo ? Le veulent-ils ? Le Forum Vies Mobiles a demandé aux étudiants de l'Institut d'Urbanisme de Lyon de questionner le développement des modes actifs (vélo, marche, trottinette...) dans ce type de territoire en étudiant la commune de Vonnas (Ain).

Chaque année, le Forum Vies Mobiles pilote des ateliers étudiants avec un réseau d'écoles et d'universités. Originaux et engagés, ces ateliers explorent des thématiques importantes mais peu traitées dans la perspective du tournant écologique et social des mobilités.

Des étudiants du Master 1 Urbanisme et Aménagement de l'Institut d'Urbanisme de Lyon se sont intéressés à la question de la mobilité active (marche, vélo, trottinette, ...) à partir du cas de Vonnas, une polarité rurale située dans le bocage bressan à 70km au nord de Lyon. Les politiques de développement des modes actifs du quotidien ciblent les déplacements de courte distance (<10km) et sont bien souvent concentrées dans des territoires urbains, dont la densité supposerait de faibles distances à parcourir. Pourtant certains territoires ruraux ont également les équipements et services permettant des modes de vie en proximité. Qu'en est-il du développement des modes actifs dans ces espaces ? Les habitants veulent-ils s'y déplacer autrement qu'en voiture ? Le peuvent-ils vraiment ?

Ce que le Forum retient :

- Si de nombreux habitants dans un bourg rural bien doté en services et équipements comme Vonnas (Ain) souhaitent en effet se déplacer en marchant ou à vélo pour des raisons économiques et écologiques, la pratique de la marche et du vélo reste limitée à son hypercentre pour les trajets du quotidien et à de la promenade en ce qui concerne les chemins ruraux.
- Les problèmes de sécurité routière constituent le principal frein au développement des modes actifs, en particulier les départementales fréquentées par des camions.
- De nombreuses ressources existent et ouvrent des perspectives pour le développement de modes actifs : des élus volontaristes, des routes communales peu fréquentées, des paysages agréables à parcourir ainsi qu'une population retraitée ayant davantage de « temps » pour se déplacer à pied et à vélo.

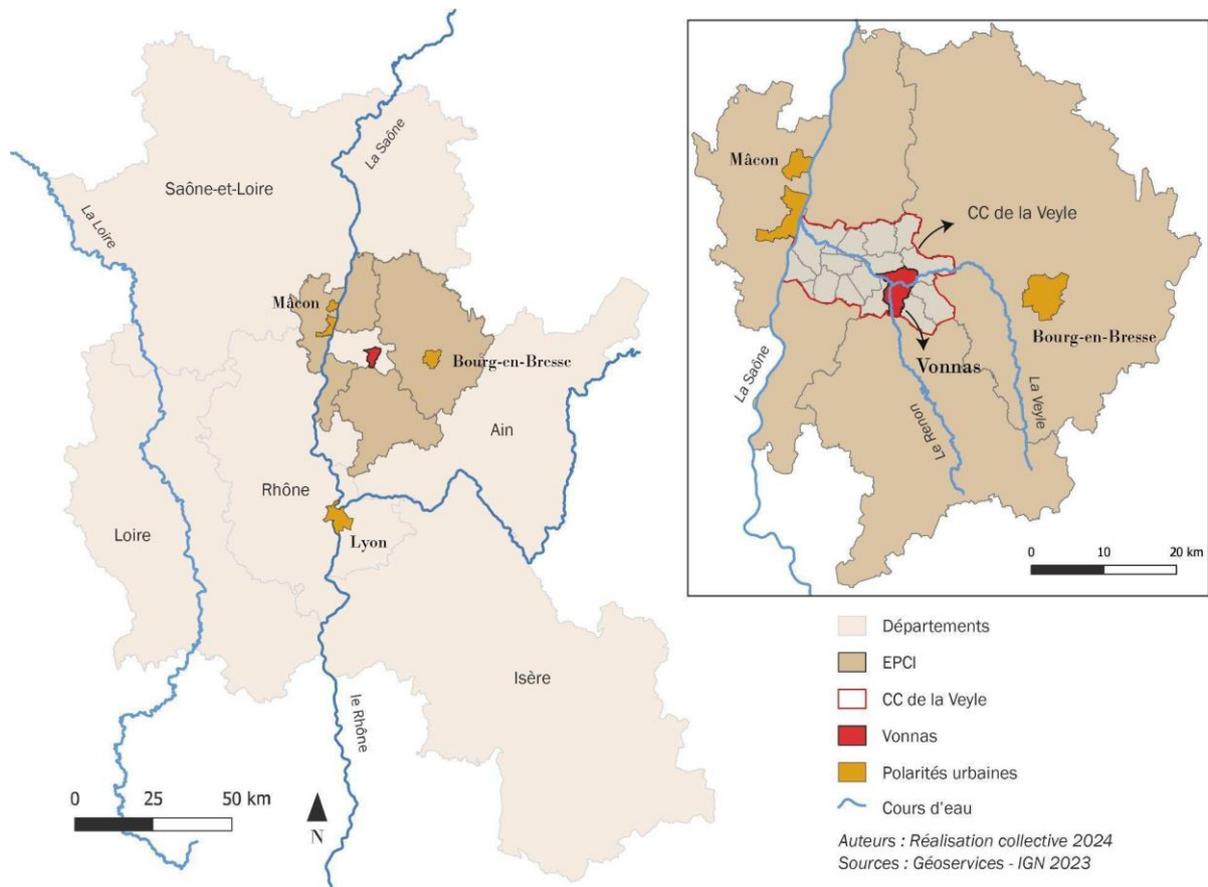
Méthodologie et présentation du terrain d'étude

Après avoir réalisé un état de l'art, les étudiants ont réalisé plusieurs observations de terrain et entretiens qualitatifs auprès d'habitants, élus et praticiens de l'urbanisme.

Vonnas est un bourg rural d'environ 3 200 habitants situé dans l'Ain, à 20km de Bourg-en-Bresse et de Mâcon. Nichée dans le bocage bressan, elle est située à la confluence de deux cours d'eau et composée d'un bourg-central à l'urbanisation continue et de plusieurs petits hameaux. Le bourg concentre de nombreux éléments en faisant une polarité rurale conséquente : gare ferroviaire, supermarchés, collèges et écoles, commerces de proximité, médecins, banques, restaurants, poste...

La commune est particulièrement dynamique économiquement. Elle accueille le célèbre restaurant trois étoiles Georges Blanc, qui emploie 130 salariés, ainsi que trois usines de taille moyenne employant plus de 300 individus. Le taux de chômage y est ainsi particulièrement faible (4,5% contre 7,3% en moyenne en France). Ces activités sont tournées vers l'extérieur. Le dynamisme économique repose donc sur l'allée et venue de camions, à l'instar d'autres territoires ruraux (Vendée, nord de l'Isère, ...), et de personnes extérieures au territoire utilisant des voitures pour se déplacer jusqu'au Georges Blanc.

Figure 1 : localisation de Vonnas



Source : les étudiants de l'institut d'urbanisme de Lyon

Les résultats

De nombreux habitants ont fait part de leur désir de se déplacer en modes actifs, que ce soit pour des raisons sanitaires, écologiques ou plus simplement parce qu'ils aiment cela. Fait intéressant, pour de nombreux enquêtés, leur territoire rural est plus propice aux déplacements à pied et à vélo que la ville. Ceux-ci mettent en valeur la beauté du paysage alentour, les moindres nuisances sonores ou olfactives associées au trafic et surtout le fait que, dans plusieurs cas, le déménagement de la ville vers ce territoire de plus faible densité a été réalisé au moment de la retraite, un moment de vie permettant de ralentir son mode de vie et de se déplacer plus lentement. Ces trajectoires démographiques et résidentielles sont fréquentes en France.

La pratique de la marche reste pour autant dans la moyenne nationale en ce qui concerne les déplacements domicile-travail (9% contre 8,5% à l'échelle nationale). Par ailleurs, les déplacements

en modes actifs se concentrent au cœur du bourg central alors que les distances entre les hameaux et ce bourg peuvent être aisément parcourus à vélo (entre 2 et 5km). Les habitants expliquent l'usage de l'automobile par le manque de temps des populations ne résidant pas dans le centre-bourg (des familles, pour beaucoup) et surtout par des problèmes de sécurité routière.

Cet enjeu de sécurité se concentre sur la départementale traversant l'ensemble du bourg, ainsi que dans certaines zones d'activités. La départementale ne dispose d'aucune piste cyclable et accueille notamment la circulation de poids lourds dont la cohabitation avec des cycles apparaît impossible pour de nombreux habitants. Dans les zones d'activités, l'absence de trottoir ou de continuité permettant les cheminements piétons est pointée.

Figure 2 : Arrêt net des trottoirs



Figure n°3 et 4 : Absence de passage piétons



Source : les étudiants de l'institut d'urbanisme de Lyon

Pour autant, les élus locaux sont conscients du sous-équipement de leur territoire en infrastructures favorables aux modes actifs. Des plans cyclistes sont en cours d'élaboration et de premiers éléments de signalétique le long d'itinéraires cyclables touristiques ont été posés. Néanmoins, un certain manque de moyen financier est palpable. Les investissements possibles ne peuvent dépasser ceux de la chaussée. Alors que les camions liés aux usines implantées sur site dégradent fortement la voirie, les entreprises ne participent pas directement au financement de ces réparations.

Préconisation :

Les étudiants, tenant compte de cette réalité budgétaire, préconisent :

- L'utilisation de routes communales et chemins ruraux pour relier Vonnas à ses hameaux et aux communes alentour grâce à une signalétique adaptée et à des chaussidoux pour les voies les plus larges.

Figure n°5 : exemple de route communales mobilisables



Source : les étudiants de l'Institut d'Urbanisme de Lyon

- Ralentir la circulation en cœur de bourg, en particulier sur la départementale.
- Assurer des continuités adaptées aux PMR par la création ou l'adaptation de trottoirs dans le cœur de l'agglomération.
- Développer les initiatives privées, par exemple en proposant au complexe George Blanc de mettre à disposition des vélos en location pour sa clientèle.