

# **ATELIER PROFESSIONNEL**

---

Professeur encadrant : Maxime Huré

2023-2024

## **LE DEVELOPPEMENT DES MOBILITÉS ACTIVES DANS UN TERRITOIRE RURAL DE BOCAGE**



**M1 URBANISME ET AMÉNAGEMENT**  
-  
**INSTITUT D'URBANISME DE LYON**

Bondon Hugo, Chaptard Lucien, Darcy Luna, Jacquier Paula,  
Lefort Lucie, Mathieu Pauline, Morin Floriane, Valentin Mathilde

# REMERCIEMENTS

---

Avant de présenter notre rapport d'étude, nous souhaitons tout d'abord remercier les personnes qui nous ont accompagné et soutenu tout le long de notre atelier.

Nous remercions dans un premier temps Maxime Huré, notre professeur encadrant qui nous a guidé durant l'atelier. Ses conseils, ses orientations et ses indications nous ont été précieuses pour la réalisation de notre travail.

Nous tenons à remercier Mathieu Bloch, notre commanditaire qui a su soutenir notre projet. Ses conseils nous ont permis de mener à bien notre atelier.

Nous tenons également à remercier Monsieur Lavigne, Directeur Général des Services de Vonnas, de nous avoir reçu en entretien et d'avoir montré un vif intérêt pour notre travail.

Nous remercions Alain Givors, maire de Vonnas, de nous avoir accordé son temps pour un entretien complet et éclairant.

Enfin, nous souhaitons remercier les nombreuses personnes ayant pris le temps de répondre à nos questions lors des entretiens menés. Leurs témoignages nous ont permis d'identifier les caractéristiques du territoire et surtout d'en savoir davantage sur les pratiques et aspirations des divers acteurs en matière de mobilité. Ces apports ont été essentiels afin d'établir notre raisonnement et de bénéficier d'une vision d'ensemble sur nos questionnements.

# SOMMAIRE

---

## **PARTIE 1 : DIAGNOSTIC TERRITORIAL**

### **INTRODUCTION**

- PRÉSENTATION DE L'ÉQUIPE
- PRÉSENTATION DE LA COMMANDE
- PRÉSENTATION DU SITE D'ÉTUDE
- ÉTAT DES LIEUX DE LA LITTÉRATURE SUR LES MODES ACTIFS EN MILIEU RURAL

### **PORTRAIT DU TERRITOIRE ÉTUDIÉ**

- PROBLÉMATIQUE DE L'ÉTUDE
  - UNE COMMUNE "DYNAMIQUE"...
  - ...INTEGRÉE ET INTERCONNECTEE AU SEIN DU TERRITOIRE
  - ...AU CADRE REMARQUABLE
- CARACTÉRISTIQUES DU TERRITOIRE ÉTUDIÉ
- CONCLUSION DU PORTRAIT DU TERRITOIRE

### **MÉTHODOLOGIE**

- PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE
- DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

### **AMBIANCES ET USAGES**

- OBSERVATIONS GÉNÉRALES...
- ...OBSERVATIONS PAR SECTEURS

### **ENJEUX**

- GOUVERNANCE POLITIQUE
- LES ENJEUX DE MOBILITÉS AU SEIN DES DOCUMENTS D'URBANISME
  - LE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIAL (SCOT)
  - LE SCHÉMA DES MOBILITÉS DU DÉPARTEMENT DE L'AIN
  - LE PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL (PLUI)
  - LE SCHÉMA DES MOBILITÉS CYCLABLES DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA VEYLE
  - LE PLAN CLIMAT AIR ENERGIE TERRITORIAL (PCAET)
- ENJEUX IDENTIFIÉS ET BILAN AFOM (ATOUT, FAIBLESSES, OPPORTUNITÉS, MENACES)

### **CONCLUSION DU DIAGNOSTIC**

# SOMMAIRE

---

## **PARTIE 2 : ANALYSE**

### **INTRODUCTION**

#### **DES ACTEURS LOCAUX INVESTIS**

- DES ÉLUS LOCAUX ENGAGÉS SUR LA QUESTION DES MODES ACTIFS
- DE NOMBREUSES INITIATIVES SCOLAIRES DE SENSIBILISATION AUX MODES ACTIFS

#### **TOUT PIÉTON OU TOUT VOITURE ?**

- UNE POPULATION LARGEMENT DÉPENDANTE À L'AUTOMOBILE
- LA PRATIQUE DU VÉLO CHEZ LES PLUS JEUNES
- UN MANQUE D'INFRASTRUCTURES DÉDIÉES À LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ ET DU VÉLO
- L'INSÉCURITÉ, UN FREIN MAJEUR POUR LE DÉVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

#### **REPRÉSENTATIONS HABITANTES**

- LES REPRÉSENTATIONS DE LEURS PROPRES MOBILITÉS
- DES HABITANTS FAVORABLES AUX MOBILITÉS ACTIVES
- LES ASPIRATIONS DES HABITANTS DU TERRITOIRE ÉTUDIÉ
- LES LEVIERS D'ACTION POUR DÉVELOPPER LES MODES ACTIFS SELON LES HABITANTS

#### **LEVIERS ET SOLUTIONS POUR DÉVELOPPER LES MODES ACTIFS**

### **CONCLUSION**

### **ANNEXES ET BIBLIOGRAPHIE**

- ANNEXE 1 : GRILLE D'OBSERVATION
- ANNEXE 2 : ÉCHANTILLONNAGE
- ANNEXE 3 : GUIDE D'ENTRETIEN À DESTINATION DES POUVOIRS PUBLICS (MAIRE, INTERCO, ECT.)
- ANNEXE 4 : GUIDE D'ENTRETIEN À DESTINATION DES HABITANTS/COMMERÇANTS
- ANNEXE 5 : LISTE DES ENTRETIENS
- ANNEXE 6 : SCHÉMA D'ORGANISATION DE LA MOBILITÉ DU SCOT BRESSE VAL DE SAÔNE HORIZON 2040
- ANNEXE 7 : DOCUMENT GRAPHIQUE DU DOO SCOT BRESSE-VAL DE SAÔNE
- ANNEXE 8 : CARTE DES PROJETS CYCLABLES DE L'AINANNEXE
- ANNEXE 9 : OAP DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS ACTIVES
- ANNEXE 10 - 15 CARTES MENTALES DES ÉLÈVES DE CINQUIÈME

# **PARTIE 1 - DIAGNOSTIC TERRITORIAL**

# INTRODUCTION

---

## PRÉSENTATION DE L'ÉQUIPE

BONDON Hugo : J'ai dans un premier temps obtenu mon diplôme de DUT Carrières Sociales option gestion urbaine durant mes deux premières années universitaires à l'IUT de Bourges, ma ville natale. J'ai par la suite réalisé ma troisième année de licence en géographie parcours " Ville et urbanisme" à l'université Lumière Lyon 2. Après obtention de la licence, j'ai décidé de poursuivre mon cursus universitaire dans le master urbanisme et aménagement à l'Institut d'Urbanisme de Lyon.

CHAPTARD Lucien : Je suis originaire de Clermont-Ferrand où j'ai commencé une licence de Géographie et Aménagement avant d'intégrer le parcours L3 Ville et Urbanisme à Lyon. J'ai ainsi obtenu ma licence et choisi de poursuivre mes études dans le master d'urbanisme proposé par l'Institut d'Urbanisme de Lyon.

DARCY Luna : Originaire d'Ardèche, j'ai décidé, à l'issue de l'obtention de mon baccalauréat, d'entreprendre une licence de géographie et d'aménagement au sein de l'Université Lumière Lyon 2. Durant la troisième année de cette formation, j'ai pu me spécialiser dans les domaines de l'aménagement et de l'urbanisme en intégrant le parcours Ville et Urbanisme. Actuellement, je suis en première année de Master Urbanisme et Aménagement à l'Institut d'Urbanisme de Lyon.

JACQUIER Paula : Je suis actuellement en Master 1 Urbanisme et Aménagement à l'Université Lumière Lyon 2 après avoir obtenu ma licence Géographie et aménagement à l'Université Lumière Lyon 2, et m'étant spécialisée dès la Licence 3 via le parcours Ville et Urbanisme.

LEFORT Lucie : Je suis originaire de Montpellier où j'ai effectué deux années de classe préparatoire littéraire A/L spécialité Histoire-géographie. J'ai ensuite intégré une double licence Histoire - Géographie et aménagement à l'université Jean Moulin Lyon 3. Enfin, j'ai fait le choix de poursuivre mes études dans le Master Urbanisme et Aménagement à l'Université Lumière Lyon 2.

MATHIEU Pauline : Originaire de Gap, j'ai dans un premier temps effectué trois années en école d'architecture à Saint-Etienne. J'ai ensuite intégré et obtenu la Licence 3 Géographie et Aménagement, parcours Ville et Urbanisme de l'Université Lumière Lyon 2. Dans sa continuité, je poursuis mes études avec le Master Urbanisme et Aménagement à l'Université Lumière Lyon 2.

MORIN Floriane : A la suite de trois années passées dans une licence de Géographie, Aménagement et Environnement à l'Université à Orléans, j'ai fait le choix de m'orienter dans la voie de l'urbanisme pour laquelle j'éprouve un intérêt particulier. Je suis actuellement en Master 1 Urbanisme et Aménagement à l'Université Lumière Lyon 2.

VALENTIN Mathilde : Originaire de Niort, j'ai tout d'abord réalisé mes deux premières années de licence géographie aménagement du territoire à Tours, puis j'ai terminé ce cursus à La Rochelle. J'ai ensuite fait le choix d'intégrer le Master Urbanisme Aménagement à l'Université Lumière Lyon 2 pour poursuivre mes études dans le secteur de l'urbanisme.

# INTRODUCTION

---

## PRÉSENTATION DE LA COMMANDE

L'atelier d'urbanisme auquel nous participons fait l'objet d'une commande de l'institut de recherche Forum Vies Mobiles dont l'axe de réflexion majeur porte sur les modes de vie et l'impact des déplacements sur nos rythmes de vie et l'organisation de nos activités (loisirs, travail...). Plus précisément, l'association porte un grand intérêt à la question de la décarbonation des mobilités. La décarbonation des mobilités fait référence à l'ensemble des efforts visant à réduire les émissions de carbone générées par les systèmes de transport. Comme le souligne le Forum Vies Mobiles, dans un contexte de crise écologique et politique, il existe un réel enjeu de réduire par 33 % les émissions du secteur des transports d'ici 2050. Cet objectif de décarbonation des mobilités exige l'adoption d'une approche globale à l'échelle des politiques gouvernementales qui doivent encourager le déploiement de modes de transports alternatifs à la voiture et notamment des modes actifs qui sont des modes de transport décarbonés. Cela implique d'investir dans des infrastructures adaptées à ces modes de déplacement pour tendre vers un changement des comportements individuels en matière de déplacement.

Le Forum Vies Mobiles est une association loi 1901 financée dans sa totalité par la SNCF. L'objectif de cette association est, dans un premier temps, d'encourager par des financements la recherche dans le domaine des mobilités quotidiennes ; et dans un second temps de promouvoir les résultats de ces recherches pour que ces derniers puissent peser dans le débat public et atteindre la sphère politique.

Les propositions soumises par l'association découlent des aspirations des citoyens qui sont définies à travers l'organisation de forums.

L'étude qui nous a été confiée questionne donc les pratiques de mobilités quotidiennes au sein d'un territoire rural, en l'occurrence la commune de Vonnas et les communes alentour. L'objectif est de dresser un diagnostic de ce territoire en matière de mobilités et d'interroger les acteurs afin d'identifier des leviers de développement des modes actifs sur ce territoire d'étude. Vonnas apparaît comme une "centralité rurale", ce qui nous amène à tenir compte des liens que la commune entretient avec les villages périphériques. L'intérêt d'interroger un territoire rural comme celui-ci réside dans le fait que de nombreux déplacements en zone rurale sont réalisés sur de courtes distances en voiture alors qu'ils pourraient potentiellement être réalisés à pied et/ou à vélo.

Les modes actifs de transport font référence à des modes de déplacement qui ne nécessitent que l'activité physique humaine pour se déplacer. Les principaux modes actifs comprennent la marche, le vélo, la trottinette ou encore le tractage animal. La plupart de ces modes de déplacements ne datent pas d'hier mais il paraît nécessaire qu'ils regagnent une place plus importante dans nos modes de vie et dans nos comportements pour lutter contre la crise climatique et environnementale.

# INTRODUCTION

---

## LES DIFFÉRENTS TEMPS DE L'ATELIER :

Premièrement, le Forum Vie Mobile attend de cette étude qu'elle dresse un diagnostic du territoire étudié. Ce diagnostic doit mettre en avant les spécificités de ce territoire en matière de mobilités ce qui comprend naturellement une analyse de la morphologie du terrain et des aménagements qui le caractérise.

Ce diagnostic doit nous amener à la formulation d'une problématique autour des mobilités actives et à la délimitation d'un périmètre d'étude qui nous semble pertinent lorsque l'on allie modes actifs et déplacements quotidiens.

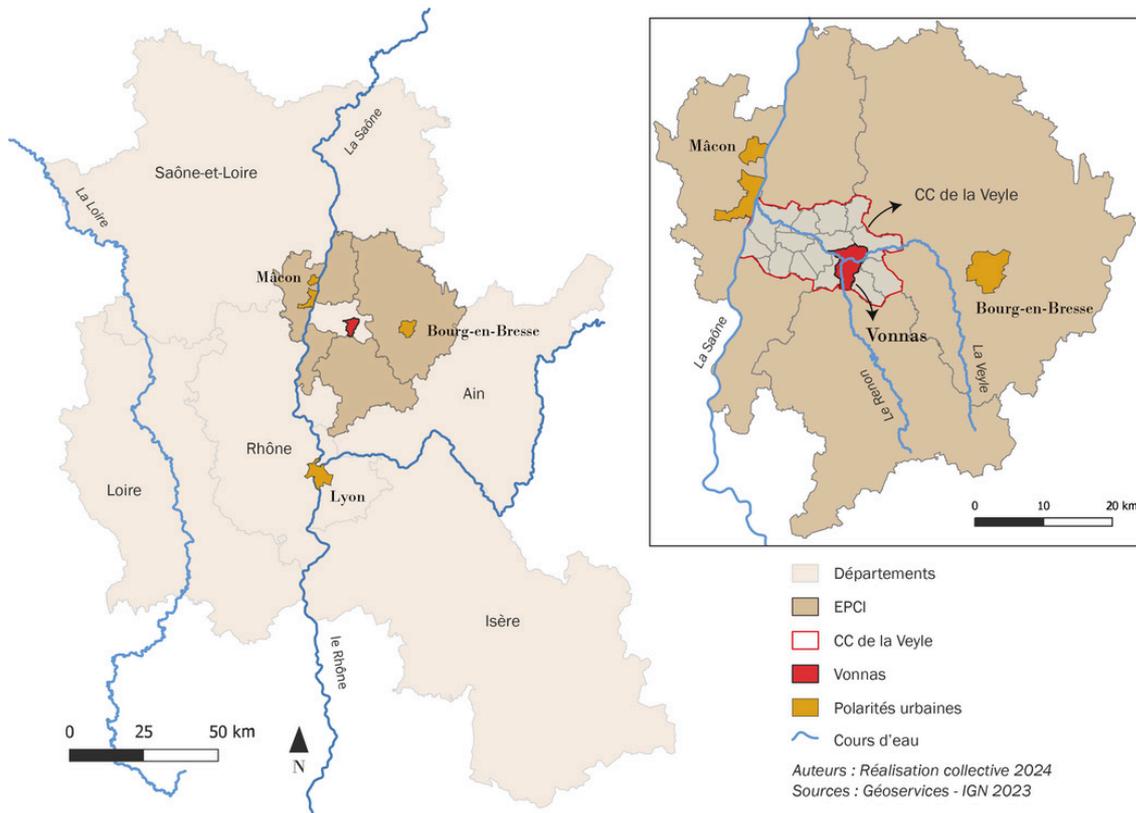
Dans un second temps, nous devons, à travers une approche qualitative mêlant observations et entretiens, identifier les usages et les pratiques de mobilités quotidiennes des habitants du territoire étudié. L'objectif sera de mettre en lumière les motivations ou les freins qui jouent un rôle dans le choix des modes de déplacements des vonnassiens.

Puis dans un dernier temps, l'atelier tentera d'aborder un axe plus stratégique où il conviendrait de proposer des leviers d'action qui pourraient amener les citoyens à adopter des pratiques de mobilité décarbonée, tout en gardant à l'esprit la nécessité et la priorité du réinvestissement de l'existant.

# INTRODUCTION

## PRÉSENTATION DU SITE D'ÉTUDE

D'une superficie de 17,81 km<sup>2</sup>, la commune de Vonnas se situe dans la région Auvergne-Rhône-Alpes et plus précisément dans le département de l'Ain en France. Nichée au cœur de la campagne Bressane, Elle est caractérisée par un paysage de bocage, au dénivelé assez faible, et se compose donc de nombreuses parcelles agricoles, de champs entourés de haies, de bosquets ou de talus.

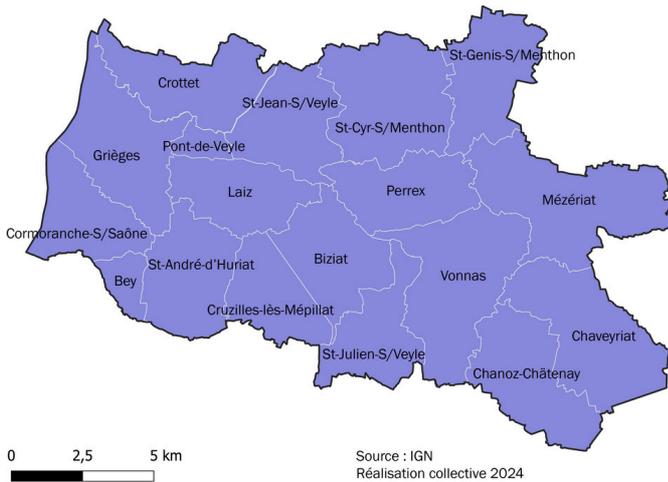


La commune est traversée par les rivières de la Veyle et du Renon. La Veyle traverse le village d'est en ouest et se jette dans la Saône tandis que le Renon est un affluent de la Veyle qui longe la partie sud du village. Cette présence d'eau est l'une des caractéristiques de la Bresse, région historiquement très humide avec ses étangs, ses marécages et ses cours d'eau.

Géographiquement, Vonnas bénéficie d'une localisation privilégiée. Située à mi-distance de Bourg-en-Bresse et Mâcon, et relativement proche de la métropole lyonnaise, la commune est connectée à ces pôles urbains grâce au réseau ferroviaire, puisqu'elle dispose d'une gare. Ce positionnement entre ces bassins d'emplois assure à Vonnas une stabilité démographique. La commune comptait 3216 habitants en 2021 et d'après A. Givord, maire de la commune, elle serait aujourd'hui plus proche des 3 300 habitants.

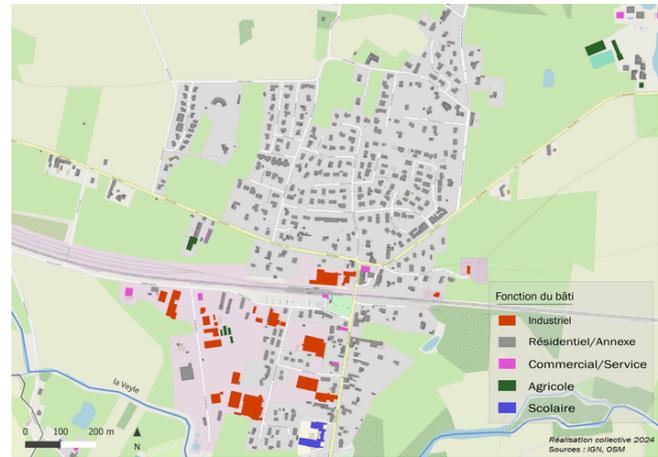
Vonnas fait par ailleurs partie de l'aire d'attraction de Bourg-en-Bresse, ce qui signifie qu'au moins 15% des actifs de Vonnas y travaillent selon les critères de l'INSEE. Les deux communes sont distantes d'une vingtaine de kilomètres et sont reliées par les trains et les cars qui effectuent des trajets entre Bourg-en-Bresse et Mâcon.

# INTRODUCTION



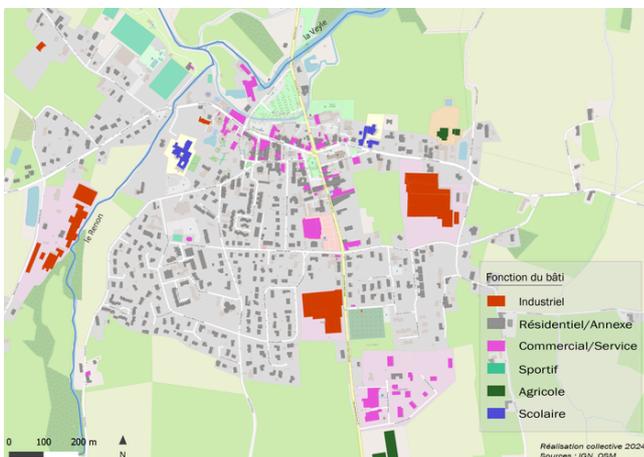
Administrativement, Vonnas fait partie de la Communauté de Communes de la Veyle dont le siège se situe à Pont-de-Veyle. Elle est créée le 1er janvier 2017 et rassemble 22 789 habitants répartis sur 18 communes (cf. carte ci-contre).

Concernant la morphologie de la commune, la Veyle sépare Vonnas en deux parties très distinctes morphologiquement mais aussi fonctionnellement. La partie Nord de la commune est traversée par la voie ferrée et comprend la gare de Vonnas. Cette partie du village concentre une importante zone pavillonnaire (qui témoigne de l'extension urbaine récente) ainsi que la majeure partie des activités industrielles (entreprises de BTP, déchèterie, caserne des pompiers).



Partie Nord de Vonnas

La connexion entre les deux parties de Vonnas se fait via la départementale D80. Cette dernière est particulièrement fréquentée par les voitures, les poids lourds ainsi que par les engins agricoles de la région. L'emprunt de cette voie pour rejoindre le centre-bourg est donc peu pratique pour les cyclistes et les piétons. Nous avons par exemple observé des vélos emprunter les trottoirs pour éviter de rouler sur la route.



Partie Sud de Vonnas

La partie Sud comprend le centre historique du village et les principales entreprises de la commune. On compte aussi les équipements commerciaux (Carrefour et Intermarché), les infrastructures scolaires (le collège du Renon et l'école privée Saint-Joseph). Cette partie du village dispose d'un maillage viaire plus dense qui relie les hameaux. Les modes actifs peuvent emprunter ces voies plus facilement étant donné qu'elles sont beaucoup moins fréquentées.

# INTRODUCTION

---

## ÉTAT DES LIEUX DE LA LITTÉRATURE SUR LES MODES ACTIFS EN MILIEU RURAL

Il existe relativement peu de travaux concernant les modes actifs en milieu rural. Effectivement, la question des modes actifs a été davantage traitée en milieu urbain. Or, c'est en milieu rural que le potentiel de développement de ces modes est le plus important et pertinent.

Le secteur des transports est l'un des principaux leviers pour atteindre l'objectif de 55 % de réduction des gaz à effet de serre d'ici 2030, en France. Effectivement, il représente à lui seul un tiers des GES, dont la moitié est attribuée au transport individuel. Or, en milieu rural et périurbain, la part modale de la voiture atteint les 80 %, voire 90 % pour les trajets domicile-travail. D'après Marie Huyghe (1) Docteur en urbanisme et spécialiste des modes d'habiter et des mobilités dans les territoires ruraux, cette tendance s'explique notamment par l'absence d'alternatives et de politiques publiques en matière de mobilité durable, qui rend les ruraux largement dépendants de la voiture. Cette dépendance à l'automobile est renforcée par le fait que nos modes de vie sont basés sur la vitesse et que la voiture nous a permis d'augmenter le périmètre de nos déplacements quotidiens. En effet, les aménagements viaires sont majoritairement dédiés à l'automobile en milieu rural, mode considéré comme permettant la meilleure accessibilité aux aménités éloignées sur ces territoires. La faible part des **modes actifs** est ainsi due à l'absence de place pour ces modes dans l'espace public, ce qui rend les mobilités à vélo et à pied perçues comme incommodes voire périlleuses.

Selon Marie Huyghe, il ne s'agit pas de viser un abandon total de la voiture dans les territoires ruraux, mais plutôt de laisser davantage de place aux alternatives, tels que l'autopartage, l'autostop de proximité, le covoiturage, la marche, le vélo et les transports en commun. Nicolas Oppenchain, Laurent Cailly et Marie Huyghe ont ainsi développé l'idée de "**trajectoire mobilitaire**" (2), qui correspond aux différentes pratiques de mobilité quotidienne réalisées par un individu au cours de son existence, afin de penser et d'accompagner les changements de modes de déplacements.

Par ailleurs, la moitié des déplacements en milieu rural font moins de 5 kilomètres, d'après l'enquête nationale des transports et déplacements (2008). Ainsi le potentiel de développement des **modes actifs** en milieu rural semble être particulièrement important. Les modes actifs peuvent être définis comme des modes de déplacement alternatifs aux modes de déplacement motorisés et où l'utilisateur utilise sa force physique (vélo, marche, trottinette, etc). Le vélo, la marche et les autres solutions de mobilité active peuvent donc, aussi, se développer dans les territoires ruraux, d'autant plus qu'elles bénéficient d'un cadre environnemental naturellement agréable qui peut être valorisé.

En plus de répondre à des enjeux écologiques, le développement des modes actifs répond à des enjeux de santé : il prévient et contribue à guérir de nombreuses maladies chroniques. Il répond également à des enjeux sociaux. Effectivement, le tout-voiture génère de l'exclusion et de l'isolement concernant les personnes âgées, les individus aux revenus modestes et les jeunes sans permis. Ces catégories de population sont en marge du système mobilitaire, notamment en

---

(1) Marie Huyghe (2022). "Quelle mobilité durable dans les territoires ruraux et périurbains ?", entretien extrait du Livre des Tendances 2022

(2) Laurent Cailly, Marie Huyghe, Nicolas Oppenchain (2020). "Les trajectoires mobilitaires : une notion clef pour penser et accompagner les changements de modes de déplacements ?", dans Flux 2020/3 (N° 121), pages 52 à 66.

# INTRODUCTION

---

territoire rural. De plus, avec le déclin du modèle pétrolier, l'automobile va être de plus en plus chère à entretenir, puisque son usage requiert l'utilisation d'une ressource qui devient de plus en plus rare.

Frédéric Héran (3), maître de conférences en économie à l'université Lille-I, affirme qu'on observe une remontée spectaculaire du vélo en France, depuis dix à vingt ans selon les villes. Selon lui, ce ne sont ni les aménagements cyclables, ni les vélos en libre-service qui ont permis ce renouveau mais la concurrence des véhicules motorisés, leur nombre et leur vitesse. Il explique : « *Quand la voiture recule, les cyclistes sont de retour* ». Selon lui, il est indispensable de recréer un « **système vélo** » (4) performant : en favorisant l'usage de vélos plus fiables et plus adaptés (avec notamment des vélos à assistance électrique), en aménageant un réseau de super pistes cyclables, en multipliant les services de réparation et de location, en réapprenant aux divers publics à faire du vélo et en adaptant le code de la route aux cyclistes.

Nous pouvons citer l'intercommunalité Pays des Achards, en Pays de la Loire, qui s'est emparée des préoccupations sur les modes actifs (5). En effet, elle travaille sur un écosystème vélo complet, prenant en compte les infrastructures, l'offre de service, mais aussi l'accompagnement et la sensibilisation.

En ce qui concerne la marche à pied, elle est en progression depuis 2008 et est souvent associée à d'autres modes de transport (6). La marche représente un quart des trajets de moins de 80km, pourtant elle est invisibilisée dans les statistiques sur la mobilité. En effet, les piétons ne conscientisent généralement pas leur pratique de la marche. Cette absence de prise de conscience implique qu'ils ne pensent pas à des moyens d'améliorer les infrastructures piétonnes pour rendre la marche plus agréable. La marche serait en quelque sorte un acquis et ne serait pas freiné par les stratégies d'aménagement. De plus, en milieu rural, c'est le plus souvent le **premier et dernier kilomètre** qui est effectué à pied, les trajets observés convergent donc vers les arrêts de transports en commun ou les gares. De manière générale, les politiques publiques ciblent très peu, voire ne ciblent pas, la marche à pied dans les stratégies de mobilité. La marche reste cantonnée à un loisir ou à un enjeu d'attractivité de centre villes apaisés.

On observe différents freins au développement des modes actifs en milieu rural. Un des obstacles de taille, selon Marie Huyghe, est le fait que les individus sont majoritairement satisfaits par l'automobile. L'auteure note ainsi une forme de tension chez les automobilistes entre l'intérêt collectif, qui nous commande de remettre en question la mobilité individuelle, et les intérêts particuliers, notamment la peur de l'empêchement dans les déplacements quotidiens, et une aversion globale à la contrainte. De plus, le sentiment d'insécurité vis-à-vis des autres modes de transports est le frein principal à l'usage de la marche et au vélo. Finalement, c'est surtout l'absence d'alternative solide à la voiture qui empêche le développement des modes actifs à la campagne.

---

(3) Héran F. (2015), "Le vélo, une solution d'avenir ?", Grands Dossiers N° 40

(4) "Système vélo" Frédéric Héran

(5) Huyghe M. "Quelle mobilité durable dans les territoires ruraux et périurbains ?"

(6) Projet de recherche mené sous la direction de Debrie Jean (2023), "Faire de la marche un pilier de la transition vers des modes de vies plus écologiques et plus désirables"

# INTRODUCTION

---

Par conséquent, il est nécessaire d'accompagner ce changement de mode de déplacement. Si la culture automobile est ancrée dans le monde rural où la voiture est synonyme de liberté, il s'agit aussi de mettre en œuvre des politiques volontaristes qui proposent des alternatives solides au tout-voiture, en matière d'infrastructures, de services et d'accompagnement. De plus, pour rendre les alternatives compétitives il faut contraindre la voiture en limitant la place qu'on lui accorde, la vitesse, le confort. En ville, ces contraintes sont fortes (stationnement difficile, bouchons, etc.) mais nettement moins à la campagne.

Les acteurs publics peuvent participer au développement des modes actifs par le biais de diverses mesures, telles qu'un aménagement apaisé et attractif des centres bourgs, un aménagement d'espaces dédiés aux modes actifs, l'élaboration d'un schéma territorial cyclable cohérent ainsi que des actions de sensibilisation auprès des habitants. Il est nécessaire de proposer une approche globale de la place des modes actifs dans l'organisation des mobilités en milieu rural.

---

## LA NÉCESSITÉ DE CARACTÉRISER LE TERRITOIRE AU SEIN DUQUEL SE TROUVE LA COMMUNE ÉTUDIÉE :

---

Lorsque l'on s'intéresse à la diversité des territoires ruraux, à leur caractérisation et définition, on se rend compte que de nombreux auteurs ont tenté d'en établir des définitions et/ou typologies précises. En réalité, un certain nombre d'auteurs s'accordent pour dire qu'il est parfois difficile de faire des classifications précises de ces espaces.

Cependant, la littérature scientifique propose une variété de classifications et de typologies des territoires ruraux, reflétant les différentes approches disciplinaires et les préoccupations de recherche. Des auteurs tels que Walter. F (7), Bourdin. S (8), ou encore Bretagnolle. A, Kalaora B. (9) se basent, au sein de leurs ouvrages, sur une classification plutôt courante : les campagnes traditionnelles, les zones de montagne, les régions périphériques, les régions littorales, les régions agricoles ou encore les espaces naturels protégés. A travers la publication d'un rapport nommé *Une nouvelle définition du rural pour mieux rendre compte des réalités des territoires et de leurs transformations* (10), l'INSEE propose plutôt d'adopter une approche qui met en lumière les dynamiques et les transformations propres à chaque contexte rural, avec une classification plus nuancée pour comprendre les enjeux spécifiques aux différentes régions rurales, tout en tenant compte des interactions entre les zones rurales et urbaines. Nous pouvons distinguer, d'après les diverses tentatives de définitions des espaces ruraux, les catégories suivantes : les territoires ruraux de proximité, les territoires ruraux de transition, les territoires ruraux isolés ou enclavés, les territoires ruraux touristiques ou encore les territoires ruraux de reconquête.

Ces classifications étant trop vagues pour la caractérisation du territoire étudié, nous avons décidé d'employer des adjectifs permettant de refléter et de spécifier l'identité et les dynamiques du périmètre d'étude. En effet, ce dernier est une réelle ruralité caractérisée par son environnement agricole, son patrimoine rural, sa nature préservée et son mode de vie communautaire, grâce à son économie locale via des entreprises industrielles mais aussi touristiques comme le restaurant Georges Blanc qui est le principal employeur de Vonnas.

---

(7)Walter. F (2016). "Les ruralités en Europe", éditions Armande

(8) Bourdin. S, AL (2020) "Les territoires ruraux face au défi de la transition écologique", éditions Quae

(9) Bretagnolle. A, Kalaora. B (2015) "Géographie des campagnes françaises : des territoires en mutation", éditions Armand Colin

(10) D'Alessandro. C, Levy. D, Regnier. T (2021). Dossier Une nouvelle définition du rural pour mieux rendre compte des réalités des territoires et de leurs transformations, l'INSEE

# PORTRAIT DU TERRITOIRE ÉTUDIÉ

---

## PROBLÉMATIQUE DE L'ÉTUDE

**Dans quelles mesures et comment les mobilités actives pourraient être développées dans les modes de vie et déplacements quotidiens des habitants d'un territoire rural de bocage, dynamique et connecté ?**

DÉFINITION DES TERMES DE LA PROBLÉMATIQUE :

---

- Par **mobilités actives**, nous entendons l'ensemble des modes de déplacements qui ne mobilisent que l'énergie humaine. Pour reprendre la définition de l'épidémiologiste Marie Demers *"La mobilité active a trait à toute forme de déplacement effectué sans apport d'énergie autre qu'humaine (sans moteur) et par le seul effort physique de la personne qui se déplace. Elle se réalise à l'aide de modes eux-mêmes dits "actifs", principalement la marche et le vélo."* (11) Il ne faut pas confondre "modes actifs" et "modes doux" qui rassemblent à la fois les modes de déplacements non motorisés mais aussi les déplacements motorisés qui ont un faible impact sur l'environnement. Au cours de cette étude nous avons observé trois types de modes actifs, la marche à pied, le vélo et la trottinette (mécanique) bien que l'on puisse inclure dans les modes actifs d'autres équipements à roues comme le roller, ou les fauteuils non motorisés.
- Le terme **"modes de vie"** renvoie aux manières dont les gens se déplacent et à leurs aspirations concernant ces déplacements (12). Les entretiens que nous avons menés auprès des habitants, des commerçants ou encore des élus comprennent toute une partie sur ces aspirations qui peuvent s'avérer très parlantes et révélatrices. Au sein de cette étude, elles correspondent aux désirs que peuvent ressentir et exprimer les interrogés concernant leurs déplacements. Cela peut concerner le mode de transport qu'ils souhaiteraient utiliser (s'ils ne sont pas satisfaits par leur mode de transport actuel). Cela peut aussi concerner le temps qu'ils souhaiteraient accorder à leurs déplacements quotidiens dans l'idéal ou encore l'importance qu'ils accordent à la qualité des infrastructures de transport (aménagement des trottoirs, des routes, des chemins piétons, des pistes cyclables...). Les aspirations peuvent faire ressortir des manques perçus par les habitants du territoire étudié et également les désirs de changement ou d'amélioration de l'existant.
- Enfin, le terme **"déplacements quotidiens"** désigne l'ensemble des déplacements effectués sur la semaine, en excluant les week-ends puisque nous n'avons pas pu nous rendre sur le terrain les Samedi et Dimanche. Cela peut concerner les déplacements domicile-travail ou encore les déplacements liés à la pratique de loisirs, les courses, pour aller voir des amis ou de la famille... Pour reprendre le travail réalisé par l'Observatoire des Territoires en 2019, les déplacements quotidiens (13) y sont définis comme l'ensemble des déplacements effectués un jour de semaine d'une durée inférieure à deux heures (cette limite de temps permet d'exclure les mobilités longue portée comme les départs en vacances, les voyages d'affaires, etc...).

---

(11) Marie Demers (22 Juin 2015), "Mobilité active, Préparer la transition mobilité". URL : <https://forumviesmobiles.org/dictionnaire/2888/mobilite-active>

(12) On retrouve la notion d'aspirations au sein de l'étude "Modes de vie et mobilité : quelles aspirations pour le futur ?" réalisé en 2015 par le Forum Vies Mobiles en partenariat avec l'ObSoCo (l'Observatoire Société et Consommation)

(13) "Se déplacer au quotidien : enjeux spatiaux, enjeux sociaux" (2019) - Observatoire des Territoires

# PORTRAIT DU TERRITOIRE ÉTUDIÉ

---

Avant de répondre à cette problématique, attardons nous sur les caractéristiques du territoire étudié qui sont ressorties de nos observations sur le terrain, de nos entretiens et de notre travail de documentation. Par son caractère dynamique notamment économique mais également par son point d'ancrage sur le territoire de l'Ain grâce à sa gare, Vonnas semble être un exemple de commune rurale au potentiel de développement des mobilités actives important. L'objectif étant de caractériser au mieux la commune pour que l'on puisse monter en généralité à partir des résultats de cette étude.

## CARACTÉRISTIQUES DU TERRITOIRE ÉTUDIÉ

### UNE COMMUNE "DYNAMIQUE" ...

---

D'abord, Vonnas représente un bassin économique très important pour une commune de moins de 10 000 habitants. Son tissu d'entreprises est dense et rassemble à la fois des commerces de proximité (une soixantaine au total : boulangeries, garages, banques, instituts de beauté, fleuristes...) et des sociétés plus importantes telles que Georges Blanc qui emploie 130 salariés, Palkit (entreprise spécialisée dans la création et la réparation de carrosserie) qui représente un effectif de plus de 60 salariés, Panelco (entreprise de fabrication de portes et de panneaux industriels pour l'industrie agroalimentaire) avec 100 salariés ainsi que Plasteurop (fabricant de cloisons, de plafonds, de portes et de vitrages) qui regroupe 130 collaborateurs.

Pour faire un petit zoom sur l'entreprise Georges Blanc, le « village Blanc » est connu mondialement pour sa gastronomie et triplement étoilé au Guide Michelin. C'est une véritable institution au cœur de la commune. Il forme un "village-vitrine" comprenant hôtels, boutiques et restaurants dans l'hypercentre. Ce "village dans le village" a une place toute particulière dans le cadre des mobilités à Vonnas. En effet, il fait d'abord venir de nombreux visiteurs qui mangent au restaurant ou séjournent à l'hôtel. De plus, il est responsable de la création d'une bretelle d'autoroute menant directement à Vonnas ainsi que de la construction d'un hélicoptère pour des visiteurs fortunés. Enfin, une partie des employés est logée sur le commune dans des locaux de l'entreprise, situés non loin du lieu de travail, ce qui représente une population qui pourrait potentiellement se déplacer à pied ou à vélo. Pour ce qui est des modes actifs, l'entreprise propose un service de location de vélos électriques pour se déplacer aux alentours de Vonnas et pour profiter au maximum du cadre naturel et architectural du village Blanc.

L'ensemble de ces sociétés font de Vonnas un réel bassin d'emploi qui rayonne sur son territoire. Lorsque l'on regarde les chiffres de l'INSEE, on voit que le taux de chômage dans la commune est bas (4,5%) par rapport à la moyenne nationale (7,3%) et du département (6%). La croissance démographique y est élevée. Entre 2015 et 2020, la population vonnassienne a augmenté de +9,91%. Pour comparer, la population du département de l'Ain était aussi en hausse sur cette tranche avec un taux de +4,96, tandis que le taux à l'échelle nationale se situait à +1,84%. Cette croissance démographique engendre par ailleurs la construction de nouveaux lotissements aux abords du centre-bourg.

Globalement, le faible taux de chômage, le niveau de vie et la croissance de la population montrent que la dynamique économique est très positive au sein de la commune et que cette dynamique engendre une forte attractivité et un rayonnement à l'échelle des communes alentours et même à l'échelle du département.

# PORTRAIT DU TERRITOIRE ÉTUDIÉ

Par ailleurs, le caractère dynamique de ce territoire peut aussi décrire l'action politique des élus qui entreprennent beaucoup de projets et notamment autour des mobilités actives (projet de pistes cyclables, V50, itinéraire de la Veyle...)

Dans l'ensemble, les personnes que nous avons interrogées étaient satisfaites de l'offre commerciale à Vonnas. Cependant concernant l'offre de services de santé, Madame G. nous a expliqué aller à Lyon pour consulter certains spécialistes, comme un ophtalmologue : *“On va aussi chez notre ophtalmo qui est sur Lyon. On n'a pas trouvé à Bourg”*. Madame T. et Madame D. ont même évoqué le fait d'aller à Mézériat, commune limitrophe, pour aller voir un médecin généraliste. Ces propos ne sont pas approuvés par tous, notamment par le Directeur Général des Services, qui trouve que la commune est le pôle structurant du territoire parce que la commune comprend de nombreux services, absents dans les communes alentour.

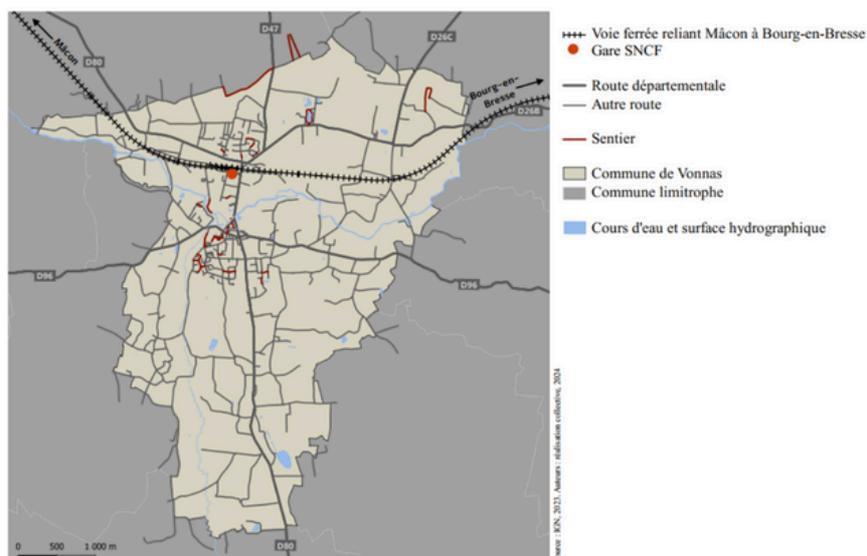
## ... INTÉGRÉE ET INTERCONNECTÉE AU SEIN DU TERRITOIRE ...

Nous avons relevé durant notre travail que Vonnas est une commune très bien connectée au reste de son territoire et ce à différentes échelles.

Tout d'abord par les axes routiers, la commune est à proximité de l'A40 au Nord, de l'A39 à l'Est et de l'A6 vers Mâcon à l'ouest. Plusieurs routes départementales relient Vonnas aux communes alentour et la D80 qui traverse le centre du village est structurante pour le territoire, sa fréquentation est très importante et elle est empruntée par une diversité d'usagers (poids lourds, engins agricoles, automobiles, vélos).

Du côté des infrastructures, la gare SNCF assure la connexion aux pôles urbains de Mâcon et de Bourg-en-Bresse (la ligne va jusqu'à Ambérieu-en-Bugey). Une dizaine de TER y passe chaque jour, et cette desserte est complétée par 4 autocars dont la fréquence varie selon les périodes scolaires.

Il y a aussi un ramassage scolaire financé par la région qui passe par la commune et comprend deux arrêts. Cela permet aux collégien(ne)s habitants dans les communes alentour de rejoindre le collège du Renon. Nous avons pu interroger 6 collégiennes et parmi elles, 4 ont dit emprunter le ramassage scolaire. Nous avons aussi relevé la présence de 4 entreprises de taxis. 2 places de covoiturage ont aussi été aménagées près de la gare.

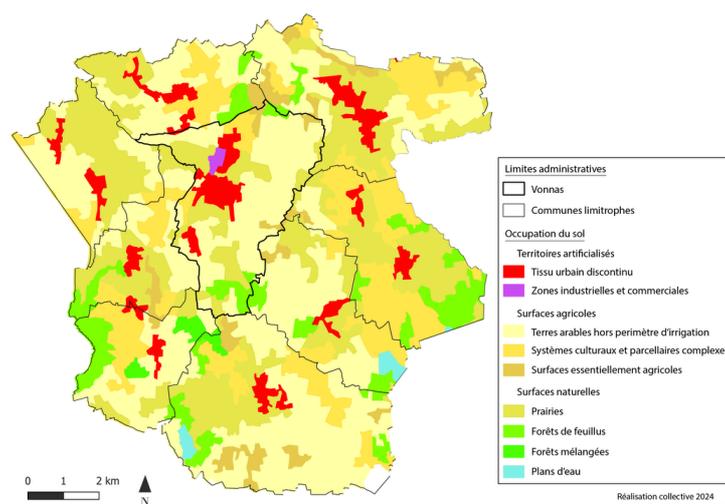


# PORTRAIT DU TERRITOIRE ÉTUDIÉ

Enfin, de nombreux itinéraires de randonnées piétonnes et cyclistes sont développés pour répondre à une offre touristique et de loisir. Il existe par exemple le parcours "l'Ain à vélo", ou encore le Chemin des plantes à pied. Nos observations et entretiens ont montré que les infrastructures aux abords du village ne sont pas idéalement aménagées pour les cyclistes et piétons (pas de trottoirs, pas de marquage au sol), excepté la signalétique dite touristique intégrant des distances entre le bourg-centre, les hameaux et les villages présents autour.

## ... AU CADRE NATUREL REMARQUABLE

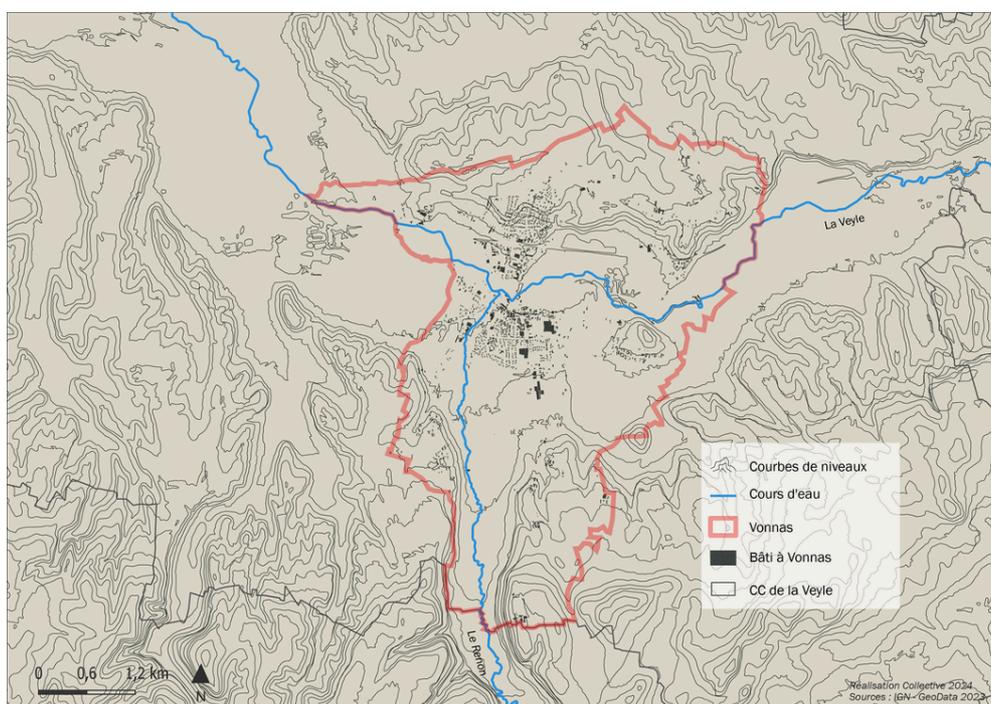
Localisé au cœur du bocage bressan, ce territoire s'est formé autour de la présence de l'eau. En effet, la confluence du Renon et de la Veyle a été un moteur de la création et du développement de Vonnas (ces cours d'eau valent le surnom de "la petite Venise bressane" à la commune). Aujourd'hui, ces cours d'eau apportent un cadre paisible et bucolique à la commune. Une harmonie s'opère entre le fleurissement des espaces publics (la commune est répertoriée "village fleuri quatre fleurs") et le passage de l'eau. Cette présence de l'eau sur le territoire de Vonnas et des communes alentours, comme indiqué sur la carte de l'État Major ci-contre, nous montre qu'au XVIIème siècle le territoire était très marécageux et s'est asséché progressivement afin de pouvoir être urbanisé.



La carte d'occupation des sols montre la prédominance de l'activité agricole sur le territoire étudié. Vonnas apparaît comme une centralité puisqu'elle concentre la seule zone industrielle et commerciale du terrain d'étude, mais aussi la surface de tissu urbain la plus importante. La carte rend compte du paysage de bocage avec une diversité de types de terrains mêlant prairies, surfaces agricoles et surfaces forestières.

# PORTRAIT DU TERRITOIRE ÉTUDIÉ

Enfin, nous avons relevé que le paysage était marqué par un relief plat, typique du bocage. Comme on peut le voir sur la carte ci-dessous avec les courbes de niveau (5m), le territoire de Vonnas s'étend dans sa majeure partie au sein des vallées formées par le passage du Renon et de la Veyle. L'hydrographie du territoire provoque ce relief plat qui a toute son importance dans le cadre des déplacements quotidiens. Par rapport aux communes alentour plus vallonnées, Vonnas est un territoire d'apparence très accessible pour les modes actifs du fait de cette topographie. Cependant, le caractère plat de la commune a aussi une incidence sur les automobilistes qui circulent à des vitesses assez élevées, qui comme nous l'avons relevé dans nos entretiens font souvent peur aux habitants et représentent un frein à la pratique de modes actifs et plus particulièrement du vélo.



Quelques formes de reliefs peuvent être observées au sein des limites de la commune. Notamment au Nord où le talus de la vallée de la Veyle forme une pente qui fait face au centre du village. On remarque aussi une butte à l'Est où se situe le hameau de Namary et les pentes des talus de la vallée du Renon. Plus globalement à l'échelle de la région bressane la topographie est assez variée, avec des vallons et des collines douces assez caractéristiques. Ces formes apportent un réel atout esthétique au paysage de bocage qui évolue sur plusieurs niveaux. Cet esthétisme peut encourager les personnes à prendre le temps d'utiliser les modes doux. Nous pouvons conclure de cette analyse topographique que l'étude des leviers de développement des modes actifs est d'autant plus justifiée par le fait que le territoire étudié est plat, donc naturellement adapté au vélo et à la marche. Ce constat est moins évident sur les communes alentours, hormis celles également situées sur le tracé des cours d'eau. Il peut être intéressant de tirer partie de ces tracés qui offrent un cadre agréable aux modes actifs par le relief et par l'esthétique. Par ailleurs, le maillage viaire de Vonnas est influencé par ces cours d'eau. Il y a des routes communales empruntables à pied ou à vélo qui permettent de longer ces cours d'eau pour se promener ou pour rejoindre les petits hameaux de la commune. Ces voies sont très peu fréquentées et sont une belle opportunité pour la réutilisation de l'existant afin de développer les modes actifs sur le périmètre bourg-hameaux.

# PORTRAIT DU TERRITOIRE ÉTUDIÉ

---

## CONCLUSION DU PORTRAIT DU TERRITOIRE

Les caractéristiques que nous avons relevées nous font penser que Vonnas représente un exemple de commune rurale au fort potentiel de développement des mobilités actives. D'abord par son caractère dynamique notamment économiquement mais aussi au niveau politique où les élus prennent l'initiative de projets en faveur des modes alternatifs à l'automobile. Ensuite par la situation géographique du périmètre d'étude qui est intégrée à son territoire et au réseau de pôles urbains qui l'entoure grâce à sa gare (Mâcon, Bourg-en-Bresse, Lyon). Cette infrastructure est un atout pour la multimodalité puisqu'il est possible de combiner modes actifs et déplacements en train (le transport des vélos, trottinettes et autres véhicules non motorisés y est autorisé). Enfin, le cadre naturel de bocage qui offre un environnement naturel très adapté aux modes actifs, relief plat, verdure et variété des parcelles agricoles, présence de talus ou bosquets qui offrent un ombrage le long des routes.

A une échelle plus petite, en prenant en compte les communes autour de Vonnas, le développement des modes actifs semble également pertinent. Les aménités paysagères restent similaires, cependant il semble y avoir plus de dénivelé au sein de ces communes limitrophes.

# MÉTHODOLOGIE

---

## PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE

Afin de répondre à notre problématique, **“Dans quelles mesures et comment les mobilités actives pourraient être développées dans les modes de vie et déplacements quotidiens des habitants d’un territoire rural de bocage, dynamique et connecté ?”**, nous nous sommes intéressés aux usages des habitants, ce pourquoi nous avons opté pour une méthode essentiellement qualitative, composée d’observations et d’entretiens semi-directifs.

Nous avons effectué nos observations à des pôles que nous estimons structurants dans la commune et le territoire étudié : le collège, les écoles, les supermarchés et la gare. En effet, par leur rayonnement, ils impliquent la venue quotidienne de différents publics aux profils variés. Les habitants ayant des pratiques de mobilités variées, l’observation de ces sites nous a permis d’observer comment les habitants se déplacent au quotidien sur leur territoire.

Afin de comprendre les différentes interactions et flux présents autour de ces pôles, nous avons réalisé des observations à plusieurs reprises, guidées par des grilles d’observation préalablement établies (*cf. annexe 1*). Nous nous sommes rendus sur le terrain sur des jours et horaires différents, afin d’observer les dynamiques des sites à des moments différents. Nous avons également fait le choix de réaliser nos observations à des horaires stratégiques, comme à la sortie de l’école ou à l’arrivée des trains et des bus. Nos observations nous ont aussi permis d’observer les aménagements et équipements en place. Nous avons également effectué des comptages pour mesurer la proportion de personnes se déplaçant à pied, en vélo ou en voiture sur certains sites.

Plusieurs entretiens ont également été réalisés avec des personnes liées au territoire étudié : des habitants, des personnes travaillant ou se rendant quotidiennement sur la commune, mais aussi des acteurs impliqués dans la vie publique locale. Afin de poser des questions pertinentes et adaptées au sujet de notre étude, nous avons préalablement rédigé deux guides d’entretiens (*cf annexe 3 et 4*), adaptés aux publics ciblés, avec des questions propres aux acteurs impliqués dans l’action publique locale et le second plutôt destiné aux habitants de Vonnas et des villages aux alentours.

Les entretiens menés avec les acteurs publics avaient pour objectif de réaliser un diagnostic portant sur les politiques publiques d’une part et sur les représentations des administrés concernant leurs mobilités d’autre part. Les entretiens avec les habitants avaient quant à eux pour objectif de comprendre leurs pratiques de mobilités et leurs aspirations mais aussi d’en savoir davantage sur leur capital de mobilité (permis, véhicule, vélo...). Ces entretiens nous ont aussi permis d’accéder aux représentations des usagers concernant leurs propres mobilités et la mobilité dans sa globalité, notamment par la production de cartes mentales, qui nous ont permis de saisir les imaginaires et représentations des enquêtés en termes de mobilités quotidiennes.

Un échantillon de la population a été établi (*cf. annexe 2*) pour tenter d’interroger 20 à 30 personnes, représentatives du territoire de l’étude. L’échantillon que nous avons établi cible des personnes selon leur fonction, leur âge, leur genre et leur lieu de résidence. Cela nous permet de saisir les pratiques de mobilité au cours de la vie, mais également de comprendre les dynamiques de l’ensemble de la population ainsi que des personnes qu’ils côtoient au quotidien. Cela nous permet d’identifier les initiatives mises en place par les habitants selon leur fonction (les élus par exemple), mais aussi d’identifier les trajectoires quotidiennes, et prendre conscience de l’usage des différents aménagements existants.

# MÉTHODOLOGIE

---

Nous avons pu nous entretenir avec des personnes retraitées, des personnes actives, travaillant dans des commerces ou dans des associations sportives et humanitaires, mais aussi des élèves du collège du Renon. Nous avons également pu nous entretenir avec S. Schauving, vice-président chargé des mobilités à la communauté de communes de la Veyle, A. Givors, maire de Vonnas, B. Lavigne, Directeur Général des Services de la commune et J. Chaveroux, responsable du pôle mobilités et stratégies et adjoint à la responsable du service aménagement et mobilités du département de l'Ain. L'ensemble de ces échanges nous ont permis d'affiner notre diagnostic, et de prendre conscience des besoins et des pratiques de déplacement quotidiens des divers acteurs sur le territoire.

Nos recherches, nos sorties sur le terrain et nos entretiens nous ont permis de définir l'échelle territoriale la plus pertinente pour étudier et analyser le sujet de l'étude. Vonnas étant une polarité à échelle locale, il nous a paru pertinent d'étudier les territoires qui constituent l'aire d'attraction de ce village. Nos observations des villages et des hameaux aux alentours de cette polarité nous ont permis de comprendre qu'il fallait les intégrer au sein de l'enquête sur les modes actifs.

L'échelle des hameaux nous a paru très pertinente en termes de mobilité active puisque le hameau le plus proche du centre-bourg est Luponnas situé à environ 1 km à l'ouest de la gare, distance relativement accessible à pied et très accessible en vélo. Les autres hameaux de Vonnas : Namary, Benzememe, Curville, Marmont, la Poule ou Chassin la Poule se situent en moyenne à deux kilomètres du bourg. Les hameaux Les Rollands et Les Poulets sont les plus éloignés, ils sont situés entre 4 et 5 kilomètres du bourg. Les hameaux font en effet partie de la commune et sont tous reliés directement par une route allant jusqu'au bourg-centre. Ils font le tour de la commune et se situent entre Vonnas et les villages de Biziat, Perrex, Mézériat, Chaveyriat, Chanoz-Châtenay, Neuville les Dames et Sulignat.

La signalétique présente dans ces hameaux nous semble efficace. Nous avons pu voir la présence de panneaux indiquant les routes et chemins praticables et dédiés à la pratique du vélo lors de nos différentes observations dans les hameaux. Cela nous semble être un élément essentiel pour la pratique des modes actifs au sein de la commune. Ces panneaux de signalisation, qui sont mis en place par le département de l'Ain, sont très bien positionnés, facilement repérables et identifiables par les cyclistes, et cela nous a été confirmé lors des entretiens. Par ailleurs, l'objectif de réutiliser l'existant pour développer les modes actifs semble assez aisé à l'échelle des hameaux car le maillage de petites routes et chemins qui les relie est très peu fréquenté (selon nos observations) et donc adapté au vélo et à la marche. Par ailleurs, l'objectif de réutiliser l'existant pour développer les modes actifs semble assez aisé à l'échelle des hameaux car le maillage de petites routes et chemins qui les relie est très peu fréquenté (selon nos observations) et donc adapté au vélo et à la marche.

# MÉTHODOLOGIE



Source : H.Bondon

Certains panneaux indiquent le nom de la commune ainsi que le nombre de kilomètres pour y parvenir à vélo. Ces panneaux remplissent à la fois une fonction de repérage (avec l'indication de la distance pour se rendre dans les communes indiquées) et aussi une fonction incitative, ils évitent une surévaluation de la distance à parcourir à vélo et encouragent à continuer le trajet pour arriver à destination. Nous avons également observé une signalétique à destination des randonneurs. Ces panneaux indiquent la direction ainsi que la distance en kilomètres des lieux dits et des communes alentour (notamment celle de Vonnas).

Tous ces équipements renforcent le caractère de polarité de la commune de Vonnas vis-à-vis des hameaux car il y a toujours une route, un chemin qui relie directement chacun des hameaux au bourg centre que cela soit en voiture mais aussi à pied et à vélo, comme le montrent les panneaux de signalisation. Les distances à pied sont relativement longues pour des déplacements quotidiens et sont plus adaptées à la randonnée. La bonne signalétique le long de ces routes est un élément qui nous pousse à envisager l'échelle des hameaux comme adaptée et pertinente au développement des modes actifs, notamment du vélo.



Source : H.Bondon

Les panneaux de l'Ain à vélo conseillent des petites routes de campagne, qui sont peu vallonnées, peu empruntées par les automobiles et bien entretenues, ce qui nous semble indispensable pour que les cyclistes circulent en toute sécurité.

Pour ce qui est de la marche à pied, le facteur de la distance et du temps que cela entraîne est un frein lorsque l'on parle de mobilités quotidiennes. De plus, certains de ces hameaux ne disposent pas de bas côtés sécurisés avec des trottoirs, les routes reliant ces hameaux au centre-bourg n'en bénéficient pas non plus. Cela peut constituer un frein à la pratique de la marche à pied pour les usagers, d'autant plus que les voitures vont relativement vite sur ces routes peu fréquentées.

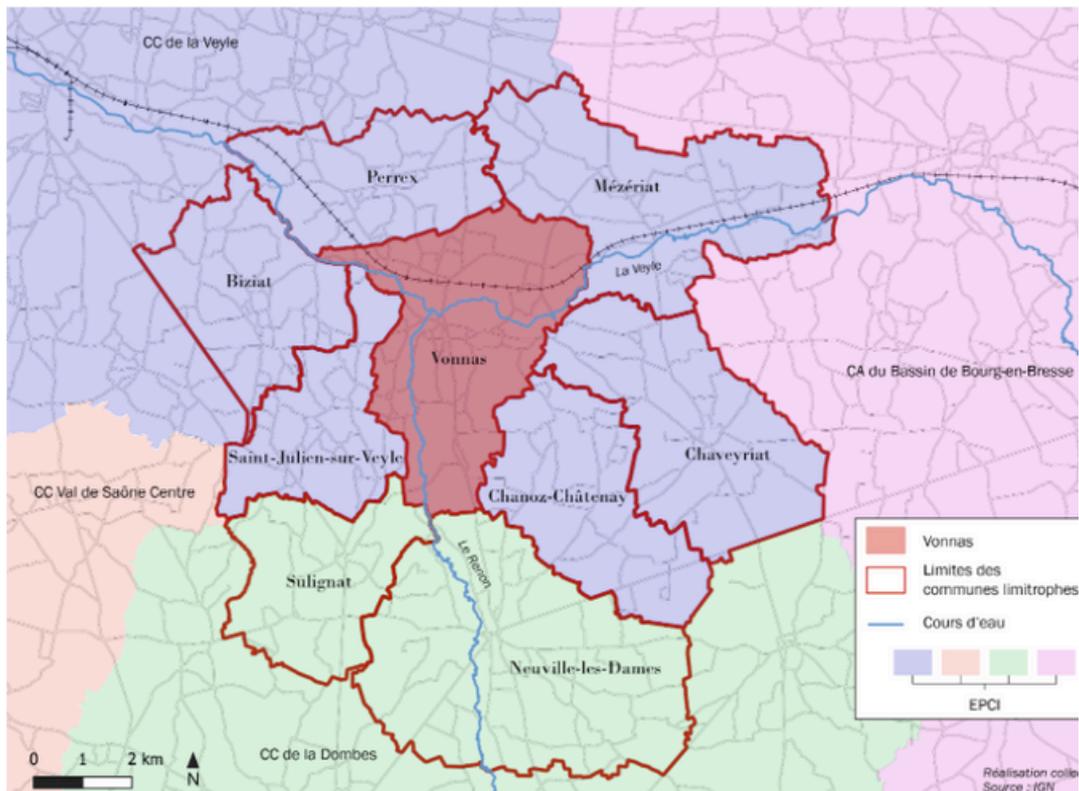


Source : H.Bondon

Sur les routes principales qui relient Vonnas et les communes alentour, la pratique du vélo peut sembler dangereuse car aucun espace n'est aménagé pour le vélo (ni de bandes, ni de pistes cyclables). Cela contraint les cyclistes à rester sur le bord de la route à proximité des voitures. De plus, ces routes sont très fréquentées, notamment par de nombreux poids lourds. Les automobilistes roulent à une vitesse assez élevée car les routes sont linéaires et larges (routes de Chaveyriat, Mézériat, Neuville les Dames, Mâcon). Ainsi, la pratique de la marche sur ces routes est complètement inadaptée et dangereuse.

# MÉTHODOLOGIE

Nous pouvons affirmer que Vonnas est une polarité pour ces hameaux par la présence des commerces et services. L'utilisation des modes actifs pour relier le bourg et les hameaux semble possible en utilisant les routes communales. Cependant, l'attractivité de Vonnas pour les communes périphériques est à nuancer, du fait de la proximité de pôles urbains comme Mâcon et Bourg-en-Bresse qui exercent une plus grande influence à plus petite échelle. Il nous a donc paru pertinent d'étudier Vonnas, ses hameaux, ainsi que ses communes limitrophes (hormis Sulignat et Neuville-les Dames).



# MÉTHODOLOGIE

---

## DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

Lors de notre travail sur le terrain, qui a été très enrichissant, tant dans le cadre de cette étude que sur le plan personnel, nous avons pu rencontrer quelques difficultés. La première a été l'absence de réponses lors de nos prises de contact. Si les acteurs publics ont été réactifs, il a été plus difficile d'établir des contacts avec les autres acteurs du territoire. En effet, nous avons dans un premier temps envoyé des messages électroniques à l'ensemble des associations présentes sur le territoire, ainsi qu'à plusieurs entreprises. Cette prise de contact a tout de même abouti à la rencontre de quelques habitants. Certains rendez-vous convenus ont aussi été annulés au dernier moment, réduisant ainsi les rencontres possibles avec les habitants et les commerçants.

Une autre difficulté était l'absence de données chiffrées sur la part modale du vélo ou de la marche sur le territoire de Vonnas. En effet, lors de nos entretiens avec le vice-président de la communauté de communes de la Veyle, il nous a été expliqué que des données étaient en cours d'analyse mais elles ne pouvaient pas nous être livrées tant que leur étude n'était pas clôturée. Ces données ressortent du document plan cyclable en cours d'élaboration sur le territoire étudié.

Par manque de temps, certaines personnes, tels que les parents d'élèves n'ont pas pu être interrogés, et nous avons obtenu leurs modes de vie et aspirations par leurs enfants. Nous n'avons également pas pu rencontrer de personnes membres d'associations sportives, notamment l'association de randonnée "Marche Nature Santé" de Vonnas, qui auraient été enrichissantes pour notre travail.

Nous regrettons également d'avoir interrogé des femmes en grande majorité. Nos prises de contact ne nous ont pas permis de rencontrer des hommes habitants le territoire, qui auraient pu avoir des pratiques de mobilités et des aspirations différentes. Néanmoins, nous nous sommes entretenus avec des commerçants et des élus hommes, qui se sont également confiés sur le plan personnel. Nous regrettons également de ne pas nous être entretenus avec des personnes travaillant au sein des grandes entreprises du territoire, qui participent au dynamisme économique du territoire, dans le domaine de l'hôtellerie comme de l'industrie. Nous n'avons pu interroger uniquement quelques collégiennes dans le cadre de leur travail *Vonnas en 2050*. Il aurait cependant pu être intéressant d'interroger des élèves de primaire ou des lycéens, pour comprendre leurs pratiques de mobilités et leurs aspirations, qui sont certainement très différentes des autres habitants, puisqu'ils ne possèdent pas de véhicules motorisés.

De plus, nous n'avons malheureusement pas réussi à entrer en contact avec des personnes se déplaçant en vélo quotidiennement. Nous avons pu rencontrer des habitants qui se déplacent à vélo pendant leur temps libre, pour du loisir. Ils ont donc une certaine vision de la pratique du vélo. Cela aurait été enrichissant dans notre analyse de connaître les pratiques d'un cycliste, mais également sa vision du territoire au quotidien.

Enfin, les pratiques, représentations et aspirations en termes de mobilités pour les PMR n'ont pas pu être pleinement identifiées. En effet, la prise de contact avec des personnes porteuses de handicap fut très difficile.

# AMBIANCES ET USAGES

## OBSERVATIONS GÉNÉRALES...

Concernant l'ambiance générale au sein de la commune, nous avons relevé un niveau sonore peu élevé et même la présence d'espaces très calmes. Les lieux les plus bruyants se situent aux abords des départementales qui traversent la commune. Ces axes sont empruntés par des poids lourds qui desservent Vonnas et qui évitent l'autoroute. Nous pouvons noter un sentiment d'insécurité autour de ces départementales. En effet, il est possible de constater, à travers les photos ci-dessous, une discontinuité dans l'aménagement des espaces dédiés aux déplacements piétons (chaussées dégradées, trottoirs étroits et non inclusifs, arrêt net sans passage piéton, absence totale d'aménagement le long des routes...).

Trottoirs dégradés



Source : P.Mathieu

Rupture du trottoir et absence de passage piéton



Source : P.Mathieu

Nous avons aussi constaté l'absence de trottoir sur les voies de circulation au niveau des périphéries du centre-bourg. En revanche, il est important de citer la présence de deux ralentisseurs, d'un radar de vitesse et de quelques marquages au sol entre le secteur de la gare et du centre bourg. Malgré ces dispositifs, des discontinuités et parfois des absences d'aménagements dédiés aux mobilités actives sont présentes. De plus, les flux d'automobilistes et leur vitesse de circulation peuvent expliquer le sentiment d'insécurité ressenti par les cyclistes et les piétons.

En effet, Madame G. explique qu'elle a peur de circuler à vélo : *“J'ai peur des voitures et des camions parce qu'il n'y a pas de pistes cyclables. Moi je rêve que dans tous les villages il y ait des pistes pour les vélos. A ce moment-là, je ferais du vélo. Mais moi être sur la route... Vous savez quand il faut tourner, en voiture on a un rétroviseur, en vélo on en n'a pas”*.

Au coeur de Vonnas, nous retrouvons le village Blanc que nous pouvons qualifier d'espace minéral. En effet, l'espace a été artificialisé et adapté à l'image du village Blanc. Le centre du bourg dénote sur le plan architectural avec le reste du village. Nous retrouvons, au niveau de la place du Marché, des bâtiments de couleur rouge vif qui reprennent le style architectural néoclassique. Les espaces verts sont propres et bien entretenus. Nous pouvons noter la présence d'éléments architecturaux originaux tels que le banc Blanc ou encore la petite place Jean Blanc.

# AMBIANCES ET USAGES

---

## Parking du village Blanc

Au sein du centre-bourg, la voiture a une place importante, avec un grand nombre de places de stationnement dans le centre-bourg du village. Le village Blanc offre une place prioritaire à la voiture. Le Directeur général des services de Vonnas, Baptiste Lavigne, indique : *“On observe une omniprésence de la voiture dans l’espace public, avec de nombreuses places de parking dans le centre bourg, des trottoirs pas très larges et des voies pas très intuitives.”*



Source : H.Bondon

Les places de stationnement du parking sont autant utilisées par les employés des différents lieux de restaurations, boutiques et autres services de l’institution Blanc que par les clients.

# AMBIANCES ET USAGES

## ... OBSERVATIONS PAR SECTEURS

### LE SECTEUR GARE

Le secteur de la gare est fréquenté lors des arrêts de train, peu importe leur provenance. Les trains et les bus les plus fréquentés et mis en place par la région sont ceux passant aux heures de pointe (sortie du travail...). Ces transports sont souvent empruntés par les personnes qui travaillent au sein des villes de Mâcon et Bourg-en-Bresse, mais on retrouve également des adolescents et jeunes adultes de Vonnas qui se rendent à leur établissement scolaire ou universitaire.



Source : L.Lefort

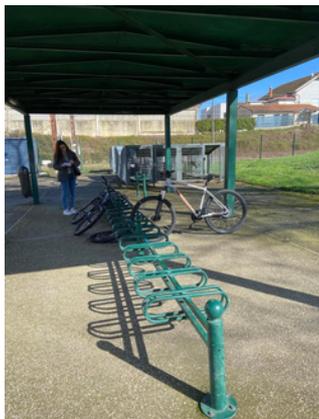
Concernant les aménagements présents sur place, des racks à vélo (couverts) sont présents. Des emplacements sécurisés pour les véhicules motorisés (2 roues et vélos), des trottoirs (adaptés pour les PMR), deux grands parkings avec des places dédiés au covoiturage ainsi qu'au PMR, un espace de tri pour les déchets, des bancs ainsi qu'un point de relais pour les colis Amazon sont aussi présent. En revanche, nous pouvons noter une absence de pistes ou de voies cyclables.

#### Places de covoiturage



Source : L.Darcy

#### Racks à vélo



Source : L.Darcy

#### Stationnements sécurisés



Source : L.Darcy

### SECTEUR ZONE INDUSTRIELLE

Située au sud-ouest de la gare de Vonnas, la zone industrielle comprend la présence d'activités tournées vers l'automobile et le transport de marchandises (garages de réparation automobile, carrosserie, garage pour voiture électrique, transport...). Ce secteur comprend également la présence d'une déchetterie. De fait, la voirie est aménagée pour l'automobile et le passage de véhicules de marchandises (camions), le revêtement des axes routiers est fortement dégradé et l'espace dédié aux piétons ou aux cyclistes est inexistant. Ainsi, en tant que piétons, le sentiment d'insécurité est important au sein de ce secteur puisque la circulation est majoritairement automobile et est essentiellement composée de véhicules de marchandises. Également, concernant l'aménagement de la voirie, aucune place n'est réservée au piéton pour circuler (absence de trottoirs, de chaussées ou encore de voies piétonnes ou cyclables).

# AMBIANCES ET USAGES

## Absence de trottoirs et état du revêtement des routes



Source : L.Darcy



Source : L.Darcy



Source : L.Darcy

## SECTEUR LOTISSEMENT

Le secteur situé au nord de la gare est un grand lotissement de maisons neuves. Chacun des logements montre la présence d'un jardin individuel, d'un garage et/ ou d'une à deux places de stationnement. Dans la majorité des cas, les logements sont cloisonnés et délimités les uns des autres par la présence de haies, de grillages ou encore de portails.

Malgré la place majeure laissée à la voiture au sein du lotissement (largeur des routes, places de stationnement, garages...), l'espace est plutôt calme avec des nuisances sonores et un flux automobile peu élevé.

### Aménagements visant à l'apaisement du trafic automobile



Source : L.Darcy

Concernant l'aménagement de l'espace public, nous pouvons constater que la place des piétons a réellement été pensée et investie. En effet, le secteur connaît la présence de nombreux trottoirs qui, pour la plupart, sont adaptés pour les PMR. Ainsi, la quasi-totalité des rues comporte des trottoirs, plutôt larges et agréables à utiliser. De plus, nous pouvons constater que la vitesse de circulation automobile au sein de ce secteur est réglementée à 20 km/h. De plus, nous pouvons noter la présence de nombreux ralentisseurs. Ces aménagements révèlent une réelle volonté de réduction des nuisances sonores mais aussi de sécurisation des déplacements piétons au sein de l'espace public.



Source : L.Darcy

Voies uniquement réservées aux mobilités douces



Source : L.Darcy

Aménagement des cheminements piétons



# AMBIANCES ET USAGES

Les espaces dédiés à la pratique piétonne sont délimités des axes routiers par la présence de haies et ou d'espaces verts. Cette délimitation de l'espace permet une réelle hiérarchisation des flux et pratiques de mobilité et renforce le sentiment de sécurité pour la pratique des modes actifs. Cependant, nous pouvons noter de nombreuses discontinuités concernant l'aménagement de ces espaces piétons comme l'arrêt des trottoirs en bout de rue, l'absence de passages piétons pour continuer le cheminements piétons...



Source : L.Darcy

**Discontinuité des aménagements piétons : Absence de trottoirs**



Source : L.Darcy - P. Mathieu

**Ruptures et arrêt net des trottoirs**

**Absence de passage piétons entre les trottoirs**



Enfin, le lotissement s'organise autour d'une logique d'impasses et la présence de ronds-points au bout de chacune d'entre-elle permet de faciliter la circulation automobile.

Nous pouvons constater, à travers l'aménagement de la voirie et de l'espace public, que la voiture est le moyen de déplacement majeur au sein de ce secteur Nord de Vonnas.

**Ronds-points situés aux extrémités de chaque impasse**

# AMBIANCES ET USAGES

## SECTEUR COLLÈGE

Le collège est situé dans une zone très calme, avec assez peu de passage. A noter la présence d'un raccourci piéton, interdit aux véhicules motorisés, qui mène jusqu'au collège. Cependant, le parvis du collège est pensé pour les véhicules motorisés qui déposent les enfants. Il y a beaucoup de places de stationnement et beaucoup d'espace pour fluidifier le trafic ou pour accueillir des cars scolaires par exemple. L'accessibilité piétonne et cycliste est donc impactée, il n'y a ni trottoirs, ni piste cyclable et les élèves sont contraints de se déplacer sur le parking pour rejoindre l'entrée du collège. Pour autant, plus d'une dizaine de vélos (pour 440 élèves) sont stationnés sur des emplacements prévus à cet effet dans l'enceinte de l'établissement, même les jours de pluie.

**Parking situés à l'entrée**



Source : L. Lefort

**Stationnement vélo à l'intérieur**



Source : P. Mathieu

## SECTEUR ÉCOLE PUBLIQUE

L'école primaire publique de Vonnas se trouve sur l'avenue de la gare. L'école est située sur un axe de passage important dans la commune. Néanmoins, une zone piétonne est présente devant l'école avec deux passages piétons. Sur le parvis de l'école, nous pouvons remarquer des espaces protégés où sont abrités plusieurs vélos ou trottinettes. Sur les deux côtés de l'école, on retrouve deux importants parkings destinés au stationnement automobile.

**Stationnements vélo**



Source : L. Darcy

**Parkings situés de part et d'autre de l'école**



Source : L. Darcy

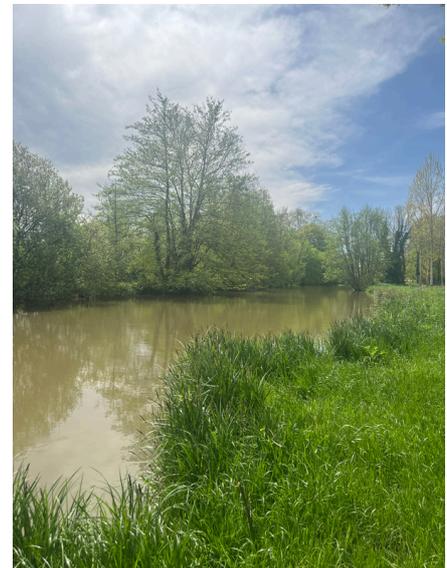
# AMBIANCES ET USAGES

Concernant les ambiances et usages du site, nous avons pu observer qu'il s'agit d'un lieu très calme lorsque les enfants sont en classe. Le parking situé au sud de l'école est notamment inoccupé sauf lors des heures de dépôts et de récupération des enfants (8h-9h, 11h45-12h30, 16h-16h30). Nous avons pu constater que la majorité des enfants sont récupérés ou déposés en voiture. Lors d'une de nos observations un mardi à 12h00, durant la pause méridienne des enfants, nous avons pu observer que des enfants qui partaient à pied (15), seuls ou accompagnés par des adultes (6). Six enfants sont également partis de l'école en vélo, en circulant sur les trottoirs, mais n'étaient pas accompagnés par des adultes. Ces observations montrent que les familles ont confiance en la sécurité sur le trajet. Le manque de sécurité ressenti par de nombreuses personnes interrogées n'est donc pas commun à tous les habitants.

## ESPACES VERTS

Le bourg du village comporte de nombreux espaces verts, notamment la place du Champ de Foire ou les bords de Veyle. On trouve des espaces forestiers tels que le bois de Béost, des Braires, Panloup, de la Paille et Rosseland. Depuis 1977, la commune de Vonnas bénéficie du label Ville fleurie avec « 4 fleurs ». En 2008, elle a obtenu le prix de la diversité végétale avec environ 30 000 plantes de 500 variétés différentes. L'institution Georges Blanc possède des jardins relativement bien entretenus avec notamment une partie botanique et un jardin des plantes. Le site est ouvert au public aux horaires d'ouverture du SPA.

**Les berges du Renon**



Source : L.Chaptard

Pour conclure, ces observations ont permis de montrer qu'il y avait des racks à vélo devant de nombreux lieux de polarités. Ces derniers sont peu utilisés. Il n'y a que ces équipements pour les vélos. Le seul garage fermé de la commune se trouve à la gare. De plus, aucune piste cyclable n'est présente sur le territoire. Les enfants circulent à vélo sur les trottoirs et les adultes plutôt sur la route.

Les trottoirs sont eux plutôt en bon état, et sont présents sur l'ensemble de la commune, facilitant la pratique de la marche. Cependant, nous avons pu observer de nombreuses ruptures, des discontinuités et un manque de cohérence concernant l'aménagement des trottoirs et des marquages au sol.

Il est important de noter que les jours où nous nous sommes rendus sur le terrain étudié, le temps était pluvieux. Cet élément de contexte est à prendre en compte dans les comptes rendus des observations menées. Effectivement, la météo peut être l'une des explications possibles au nombre important d'automobilistes et à la faible proportion de cyclistes et piétons.

# ENJEUX

---

## GOVERNANCE POLITIQUE

**Comment est gérée la compétence “mobilités actives” entre la commune de Vonnas, la Communauté de Communes de la Veyle, le département de l’Ain et la région Auvergne Rhône-Alpes ?**

De manière générale, la répartition exacte des responsabilités varie en fonction des lois, des accords entre les différentes entités administratives et il peut également y avoir des chevauchements de compétences entre les niveaux de gouvernement impliqués dans la gestion d’un aspect particulier de la mobilité.

La commune s’occupe de l’entretien des routes et des trottoirs à l’intérieur de leurs limites territoriales. De plus, la commune est impliquée dans le schéma cyclable mis en place par l’intercommunalité de la Veyle. La commune devra allouer un budget aux aménagements piétons et cyclables. Le maire de la commune précise que le schéma cyclable de l’intercommunalité va être réalisé à Vonnas pour permettre aux habitants d’accéder plus simplement en centre-ville avec une double piste piétonne et cyclable.

La communauté de communes de la Veyle se charge des services de transports qui dépassent les frontières communales comme les lignes de bus interurbaines, les services de covoiturage. C’est la communauté de communes qui est à l’initiative du Schéma des Mobilités de la Veyle.

Le département de l’Ain a la responsabilité de gérer les routes départementales ainsi que les transports scolaires du collège de la commune. En effet, nous avons pu identifier 2 cars scolaires qui desservent le collège du Renon. Aussi, le département recense plusieurs voies vertes sur son territoire “dans le cadre de la stratégie vélo départementale, l’Ain apporte un appui technique et financier aux projets des collectivités pour la réalisation d’aménagements cyclables et de voies vertes. Depuis 2017, plus de 6 Millions d’euros ont été engagés et 200 km ont été aménagés ou sont en cours d’aménagement pour 2028” (*Source : l’Ain à Vélo*).

Quant à la Région, celle-ci joue un rôle dans le financement et la coordination des transports en communs régionaux comme les TER, ainsi que la planification des infrastructures de transport à grande échelle, comme les autoroutes et les lignes ferroviaires à grande vitesse.

# ENJEUX

## LES ENJEUX DE MOBILITÉS DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME

### SCOT

- Sortir du “tout voiture “ et tendre vers une neutralité carbone
- Limiter les impacts des deux secteurs les plus polluants du territoire : le résidentiel et le transport
- Développer l'usage des modes doux sur le territoire et en connexion avec les territoires voisins
- Conforter les lignes de transports collectifs et développer d'autres solutions comme le covoiturage, pour mieux irriguer le territoire
- Promouvoir des aménagements de qualité, pour la traversée de bourgs situés sur les routes à grands flux de circulatoires afin de sécuriser la circulation des piétons et cyclistes
- Penser les mobilités en interSCOT

### PLU (i)

- Promouvoir de nouvelles formes de mobilités
- Développement des liaisons au sein du territoire et ses alentours
- Sécurisation des voies de circulation
- Développer des voies partagées et la création d'itinéraires cyclables et piétons sécurisés dans les polarités principales et hameaux
- Favoriser la multimodalité
- Renforcement et développement de parkings relais et d'aires de covoiturage à proximité des gares et arrêts de bus, dans les pôles structurants et aux portes d'entrée du territoire sont visés.
- Développer l'offre d'itinéraires destinés aux loisirs et favoriser les maillages avec les centres bourgs passe par les prescriptions suivantes : permettre la mise en œuvre de la Voie Bleue (V50) et de la Voie Veyle et prévoir de nouveaux itinéraires de promenade.

### Schéma des mobilités du département de l'Ain

- Développer la pratique des modes doux, en particulier le vélo, les services à la mobilité et l'offre de transport.
- Favoriser l'attrait des territoires tout en anticipant les besoins de la route de demain

### PCAET (*Plan Climat-Air-Energie Territorial*)

- Développer des solutions alternatives à la voiture : modes actifs, covoiturage, transports en commun
- Installer des bornes électriques rechargeables dans les communes de l'intercommunalité  
Développer des itinéraires cyclables sur le territoire de la Veyle
- Créer une offre de liaison de bus avec les agglomérations de Mâcon et de Bourg-en-Bresse
- Inciter les citoyens et les entreprises à utiliser les modes doux et alternatifs à la voiture

# ENJEUX

---

## LE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIAL (SCoT)

Établi sur deux Communauté de communes que sont celles de la Veyle et Bresse et Saône, le périmètre du SCoT englobe 38 communes, pour 48 000 habitants. Son élaboration a été prescrite en mars 2018 et a été approuvée en 2022. Dans le domaine de la mobilité, la partie nous intéressant ici, le SCoT Bresse Val de Saône (*cf. annexe 6*) vise le développement de différentes solutions dans le but de sortir du « tout voiture » qui augmente la vulnérabilité des ménages. Effectivement, l'ambition du Plan Aménagement et Développement Durable (PADD) est de tendre vers une neutralité carbone.

Afin de répondre aux orientations du PADD et développer l'usage des modes doux sur le territoire du SCoT, le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) intègre deux prescriptions principales qui sont les suivantes ; conforter les lignes de transports collectifs et de développer d'autres solutions comme le covoiturage, afin de développer des alternatives de mobilités douces sur le territoire et en connexion avec les territoires voisins (*cf. annexe 6 et 7*). Il s'agit de développer les mobilités douces dans les communes possédant une gare, c'est-à-dire Pont de Veyle, Vonnas et Mézériat, afin de conforter l'accessibilité piétonne et cyclable des pôles gare. Il faut également envisager des connexions de la gare vers la centralité et les zones résidentielles alentour dans un rayon de 1 km et permettre le développement d'un stationnement multimodal aux abords des gares, encourageant ainsi l'intermodalité. L'objectif de développement de l'usage des modes doux, notamment sur les courtes distances, est favorisé par une topographie plutôt faible. Pour cela, le SCoT promeut l'idée d'aménagements de qualité de traversées de bourgs situés sur les routes à grands flux circulatoires pour sécuriser la circulation des piétons et cyclistes. Le SCoT incite à mettre en place une protection pour les principaux cheminements doux existants dont les itinéraires touristiques et les itinéraires utiles au déplacement du quotidien qu'ils soient cyclables et/ou piétons. Ce renforcement doit veiller à produire une continuité des itinéraires, desservir les centralités urbaines, les espaces d'activités économiques ainsi que les arrêts de transports collectifs.

Finalement, selon la synthèse du diagnostic du SCoT, la mobilité est aussi un enjeu qui doit être pensé à l'échelle de l'interSCoT. Effectivement, la question des modes actifs doit être discutée avec les autres territoires voisins, tels que St-Trivier-de-Courtes et Tournus ainsi que les communes aux portes de Mâcon et de Bourg-en-Bresse. Ainsi, il est nécessaire d'optimiser la fréquentation des trois liaisons autocars (avec la création d'arrêts supplémentaires ou le prolongement de lignes), de renforcer l'usage des gares ou encore de développer des liaisons intercommunales actives (cyclistes et piétons) adaptées aux usages et sécurisées, ainsi que de poursuivre le développement du covoiturage.

# ENJEUX

---

## B) LE SCHÉMA DES MOBILITÉS DU DÉPARTEMENT DE L'AIN

Le schéma départemental, réalisé en 2014, propose des orientations générales à l'échelle du département concernant les mobilités et s'appuie sur le développement de la pratique des modes doux, en particulier le vélo, les services à la mobilité et l'offre de transport. Depuis 2023, la première version du schéma directeur de mobilité du département de l'Ain est disponible à tous. L'objectif de ce schéma, en synergie avec les autres compétences du département, consiste à favoriser l'attrait des territoires tout en anticipant les besoins de la route de demain. Celui-ci est réalisé en mettant en avant la sécurité et la préservation du patrimoine routier, le développement durable et environnemental ainsi que la promotion de la multimodalité (cf. *annexe 8*).

## C) LE PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL (PLUi)

Révisé en 2023, le PLUi de la communauté de communes de la Veyle a pour objectifs le développement d'un territoire équilibré à travers le renforcement du maillage et de l'armature urbaine déjà existants (cf. *annexe 9*). C'est seulement depuis le début du mandat en 2020 que la thématique mobilité active est prise en compte par la communauté de communes de la Veyle.

Concernant les mobilités, le PLUi de la communauté de communes de la Veyle présente comme objectifs la promotion de nouvelles formes de mobilité et le développement des liaisons au sein du territoire et ses alentours afin de le développer et la sécurisation des voies de circulation pour permettre une meilleure pratique des modes actifs (vélo, marche...). Le PLUi prévoit le développement de voies partagées et la création d'itinéraires cyclables et piétons sécurisés dans les polarités principales et hameaux en direction des équipements, espaces publics, écoles, aires de jeux, gares, arrêts de car... Également, favoriser la multimodalité est un enjeu majeur pour le territoire. Ainsi, un renforcement et développement de parkings relais et d'aires de covoiturage à proximité des gares et arrêts de bus, dans les pôles structurants et aux portes d'entrée du territoire sont visés. De fait, le PLUi de la CC de la Veyle présente une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) liée à la thématique des mobilités. Celle-ci vise à hiérarchiser et organiser le maillage viaire dans le but d'assurer la connexion d'un nouveau secteur à urbaniser avec le reste du village. Le développement des modes actifs doit s'inscrire dans la « continuité de la reconquête de la qualité urbaine et de la revalorisation des modes alternatifs à la voiture ». De fait, les itinéraires structurants doivent être dotés de trottoirs continus et confortables et les voies résidentielles doivent être traitées en circulation mixte (zone de rencontre).

Enfin, comme évoqué plus tôt, l'objectif de développer l'offre d'itinéraires destinés aux loisirs et favoriser les maillages avec les centres bourgs passe par les prescriptions suivantes : permettre la mise en œuvre de la Voie Bleue (V50), qui est en cours de réalisation (itinéraire de 700 km entre le Luxembourg et Lyon) et de la Voie Veyle (itinéraire en bord de Veyle pour les déplacements quotidiens, cf. *annexe 7*) et prévoir de nouveaux itinéraires de promenade.

# ENJEUX

---

## D) LE SCHÉMA DES MOBILITÉS CYCLABLES DE LA COMMUNES DE LA VEYLE

Entre-temps, la communauté de communes travaille sur le schéma des mobilités cyclables. L'intercommunalité organise des réunions de concertation avec les communes sur un projet de voie cyclable au sein de leur territoire, afin d'obtenir un maillage des voies cyclables plus important. L'ambition à terme est l'évitement de la voiture thermique individuelle sur les petits trajets. La communauté de communes continue cette politique en proposant divers services autour du vélo :

- *“ Durant le mois de mai 2024, l'intercommunalité souhaite mettre en location des vélos électriques. Une flotte de 20 à 25 vélos sera déployée entre Pont de Veyle et Vonnas. Tout habitant du territoire pourra prétendre à louer un vélo de façon longue durée (mois, trimestre, semestre), cela pourra être des vélos électriques et vélos particuliers comme vélos cargo. Une partie des vélos sera neuve et une autre reconditionnée. La communauté de communes de la Veyle souhaite travailler sur la longévité des appareils.*
- *Dans les mois à venir, des animations telles que le gravage de vélo, l'apprentissage du vélo électrique ou du vélo musculaire pour les jeunes et seniors sera possiblement mis en place dans certaines communes porteuses du projet.*
- *Des bornes électriques, gérées par le syndicat de l'électricité, seront également disponibles dans certains villages (une par village)”*

*Sébastien Chauving, vie-président en charge des mobilités  
au sein de la Communauté de Communes de la Veyle*

Pour ce qui est du territoire vonnassien, un budget sera alloué au développement du schéma cyclable. Le directeur général des services, nous a indiqué qu'il y avait des attentes en matière de stationnement vélo comme à la salle des fêtes, la maison santé ou encore l'école publique. Certaines questions se posent sur la préservation de parkings pour voiture et pour accroître la visibilité des parkings à vélo. Doit-on mettre une signalisation spécifique, des panneaux visibles depuis la route, ou encore des marquages au sol pour conduire jusqu'au parking à vélo ? Toutes ces questions posées sont actuellement traitées et en discussion entre les élus de Vonnas mais aussi avec l'intercommunalité avec qui ils partagent l'élaboration du plan cyclable.

## E) LE PLAN CLIMAT AIR ENERGIE TERRITORIAL (PCAET)

C'est en janvier 2019, qu'a débuté l'élaboration du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) pour la communauté de commune de la Veyle. C'est l'une des premières collectivités de l'Ain à proposer un PCAET. Cela implique que l'ensemble des projets et démarches faites au niveau de la collectivité doivent répondre aux objectifs du document et doivent mettre en place des actions en fonction de celui-ci.

# ENJEUX

---

Au sein du territoire de la Veyle, la mobilité est le second secteur en termes de consommation énergétique et d'émissions de gaz à effet de serre. 91% de la consommation est due au transport routier : voitures particulières pour une grande majorité et transports utilitaires de marchandises pour le reste. Les déplacements domicile-travail sont plutôt tournés vers l'extérieur du territoire. Le PCAET indique un usage important de la voiture individuelle, y compris pour les déplacements inférieurs à 3 kilomètres. L'offre de transport alternatif à la voiture individuelle est restreinte sur le territoire de la Veyle et peu de documents sont dédiés à la planification de la mobilité au territoire intercommunal.

## **Les objectifs futurs :**

Le PCAET du territoire de la Veyle aspire à développer des solutions alternatives à la voiture pour les déplacements locaux tels que les modes actifs, covoiturage, transports en commun.

La communauté de commune de la Veyle souhaiterait se tourner vers des motorisations plus performantes et moins émettrices de CO2 en passant à l'électrique par exemple. Le vice-président des mobilités de l'intercommunalité de la Veyle, Sébastien Schauving, nous a indiqué que des bornes électriques rechargeables allaient être installées dans chacun des villages de la communauté de commune de la Veyle pour répondre aux besoins des habitants.

Un des objectifs du PCAET est de développer les modes actifs. La communauté de communes a constaté un manque de communication autour de cette thématique lors de l'élaboration du projet de territoire. Elle souhaite soutenir et inciter les différents acteurs du territoire à changer leurs habitudes de déplacements. Cette action a débuté à l'école de Pont-de-Veyle où ils ont mis en place les "vendredi à vélo". Mme S nous le précise *"mon fils vient d'entamer une session cycle avec l'école où tous les vendredis il doit y aller en vélo."* Les communes de Grièges, Laiz et Cormoranche-sur-Saône ont développé le vélobus grâce à l'initiative d'une association de vélos et de bénévoles. Ces actions permettent de sensibiliser les plus jeunes et les parents. Cette association, située à Grièges, propose aussi un troc de vélos où on peut vendre ses anciens vélos.

# ENJEUX

## ENJEUX IDENTIFIÉS ET BILAN AFOM (ATOUT, FAIBLESSES, OPPORTUNITÉS, MENACES)

- **Conforter et développer l'aménagement des voies dédiées aux mobilités actives** (marche, vélo, trottinette, skate-board, rollers...)
- **Améliorer la sécurité routière** (ralentisseurs, marquages au sol, sensibilisation, réduction des limitations de vitesse, aménagements cyclables et piétons...)
- **Développer une culture du vélo/ de la marche** (sensibilisation dans le cadre scolaire, professionnel mais aussi citoyen (ateliers, stands...) à la pratique des mobilités douces pour que celles-ci soient comme des modes de transport vertueux et à part entière)

| Atouts  | Opportunités  |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Qualité paysagère du site d'étude (bocage bressan, présence importante de végétation...)</li> <li>• Gare</li> <li>• Lignes de bus (direction Mâcon - Bourg-en-Bresse - Lyon)</li> <li>• Un bassin d'emploi important du fait de la présence de nombreuses activités économiques (Georges Blanc, Pasteurop, Palkit, Soreal...)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Faible dénivelé au sein du territoire</li> <li>• Aménagements déjà présents au sein du centre-bourg et des hameaux (trottoirs, racks et stationnement vélo...)</li> <li>• Distances relativement courtes entre les communes alentour (3 à 10km)</li> <li>• Renforcer et développer les connexions et dessertes entre le centre-bourg et les hameaux alentour.</li> </ul> |
| Faiblesses  | Menaces   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Discontinuité des aménagements dédiés aux piétons (trottoirs, marquages...)</li> <li>• Absence d'aménagements dédiés à la pratique du vélo (bandes/pistes cyclables)</li> <li>• Absence d'aménagements dédiés aux mobilités actives sur les axes de liaisons entre le centre-bourg et les communes alentour.</li> </ul>                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Flux et vitesse du trafic automobile importants</li> <li>• Trafic de véhicules de marchandises</li> <li>• Possibles conflits d'usages entre les divers usagers de la route (notamment entre les cyclistes et piétons sur les trottoirs mais aussi entre les automobilistes et les cyclistes sur les voies de circulation dédiées aux voitures)</li> </ul>                |

**Invariants** : Les axes routiers majeurs (nationales, départementales...), les voies de chemin de fer ainsi que les cours d'eau de la Veyle et du Renon.

# CONCLUSION DU DIAGNOSTIC

---

Malgré le fait que la voiture soit le mode de transport prédominant à Vonnas et aux alentours, comme nous l'ont confirmé par nos observations et les entretiens réalisés, la morphologie du territoire, les commerces et les services qui y sont regroupés semblent faire de Vonnas un territoire sur lequel les modes actifs pourraient être développés. En effet, le caractère bocager constitue un territoire sur lequel il y a peu de dénivelé et un environnement agréable à la pratique de la marche ou du vélo.

De plus, les habitants et habitantes que nous avons interrogés semblent ouverts aux pratiques des modes actifs, mais ne les pratiquent pas de manière régulière dans leurs quotidiens, faute d'aménagements et d'équipements qui renforceraient, selon eux, la sécurité et les mettraient plus en confiance face aux automobilistes.

Les acteurs institutionnels sont porteurs d'initiatives pour le développement de ces mobilités, et plusieurs réflexions sont menées pour le développement de ces mobilités. Ces réflexions sont menées à une échelle plus petite, incluant ainsi le territoire de l'intercommunalité ou du département par exemple.

Les infrastructures existantes, que sont la ligne de chemin de fer ou encore les nombreux itinéraires de randonnées, chemins de halage et les routes secondaires constituent une force pour le territoire et le développement des modes actifs dans le quotidien des usagers.

# **PARTIE 2 - ANALYSE**

# INTRODUCTION

---

En essayant de suivre l'échantillonnage établi (*cf. annexe 2*), 17 entretiens ont été menés avec 28 personnes (*cf. annexe 5*).

Nous avons fait le choix d'établir des entretiens avec des élus de la mairie de Vonnas tels que le maire, le Directeur général des services (DGS) ainsi que le Vice-président des mobilités de la communauté de communes de la Veyle. Julien Chaveroux, responsable du pôle mobilité et stratégie au département de l'Ain a également accepté de s'entretenir avec nous sur les plans d'actions mis en place par le département de l'Ain concernant les modes actifs. Nous avons aussi interrogé des commerçants de la commune, qui, pour la plupart, résident sur la commune ainsi que des habitants du territoire qui, pour certains, se déplacent à pied dans leurs quotidiens et pour d'autres utilisent la voiture comme moyen premier de déplacement. À l'issue de ces échanges, certains constats et généralités ont pu être identifiés.

# DES ACTEURS LOCAUX INVESTIS

---

## DES ÉLUS LOCAUX ENGAGÉS SUR LA QUESTION DES MODES ACTIFS

Les entretiens que nous avons menés avec des acteurs institutionnels nous ont permis de comprendre que les personnes impliquées dans le développement et l'aménagement de la communauté de communes étaient porteuses de **nombreuses initiatives** en matière de mobilités actives.

On peut notamment citer les projets de **Voie vélo** (pénétrante sur le territoire d'est en ouest de 30 km, partant de Grièges jusque Mézériat et en passant par Vonnas), et le **Schéma de mobilité cyclable** (développer un maillage de voies cyclables plus important et éviter la voiture thermique individuelle sur les petits trajets) portés par l'intercommunalité ou encore le **Plan Vélo** mis en place par la commune de Vonnas. Ces projets sont récents ou en cours de réalisation. En effet, ils sont mis en place depuis les mandats en cours uniquement, c'est-à-dire depuis 2020. La question des mobilités actives est un enjeu important pour l'intercommunalité de la Veyle, qui jusque-là n'était pas ou peu prise en compte. Effectivement, selon le Vice-président des mobilités de l'intercommunalité : *“Cette thématique n'a pas été prise en compte pendant les mandats précédents ou uniquement latéralement dans tous les autres domaines mais pas à proprement parler.”* Ainsi, c'est la Communauté de Communes qui a *“demandé à la région d'avoir la compétence mobilité active, au début du mandat”*. La communauté de communes est également *“une des premières collectivités du département de l'Ain à proposer à PCAET”*.

Le **maire de Vonnas**, lui aussi très impliqué dans le développement du plan vélo, nous explique que *“le schéma cyclable de l'intercommunalité de la Veyle avance et va être réalisé à Vonnas pour permettre aux gens d'accéder plus simplement en centre-ville de Vonnas avec une dualité piétons-cyclables”*. Lors de notre rencontre avec le Directeur Général des Services, celui-ci nous a exposé le fait que la mairie a également récemment financé deux vélos pour ses agents.

Il existe par ailleurs de nombreuses initiatives dans les communes / intercommunalités alentours, qui pourraient servir de modèles pour le territoire étudié. A titre d'exemple, lors de notre rencontre avec le Vice-président des mobilités de la Communauté de communes de la Veyle, celui-ci nous a indiqué que *“Certains villages comme Cormoran, Grièges, Laiz ont créé le vélobus : ce sont des initiatives d'associations de vélo et de bénévoles. Cela sensibilise les plus jeunes, les parents. Également, une association propose aussi un troc de vélos, des gens emmènent leurs vieux vélos à vendre. Cette association se situe à Grièges.”*

Il est aussi important de souligner le **rôle exemplaire** de certains élus et administrateurs de la commune et de l'intercommunalité, particulièrement engagés sur la question des mobilités actives. C'est notamment le cas du Directeur Général des Services, Monsieur Lavigne, ainsi que du Vice-président de la Veyle en charge des mobilités, Sébastien Schauving, qui font du vélo dans leur vie quotidienne.

# DES ACTEURS LOCAUX INVESTIS

---

Effectivement, selon eux il est nécessaire de montrer l'exemple et se déplacent ainsi en vélo dès qu'ils le peuvent. D'après Mr Lavigne, "Pour moi, un manager ou un chef d'entreprise doit montrer l'exemple. Je fais du vélo par acte citoyen, du vélo militant." Enfin, Mr Schauving explique: "Je prends le vélo pour montrer l'exemple, les gens voient très bien qui je suis donc peut-être que ça joue". Et puis, on est initié, si on en parle pas tous les jours, on en parle toutes les semaines", en parlant du conseil intercommunal. "On croit en ce qu'on fait."

Au niveau départemental, selon Julien Chaveroux, responsable du pôle mobilité et stratégie du département de l'Ain, *"Le département a une politique très volontariste sur les modes actifs. Le département est moteur, il se donne pas mal de millions pour le sujet pour financer des projets."* En effet, le département a publié fin mars le nouveau **schéma des mobilités départemental** dont l'objectif est de trouver des solutions en matière d'itinéraire cyclable et de report modal pour favoriser une mobilité plus partagée ou plus active. C'est cette politique audacieuse qui a motivé Julien Chaveroux à travailler pour le département. D'après lui, *"L'ambition du poste est très intéressante. Elle n'était pas prévue par la LOM puisque le département n'est pas autorité organisatrice des mobilités."* Il affirme également que *"Les EPCI ont plein de projets sur ce sujet, notamment dans le département de l'Ain, ils sont très dynamiques."*

Le département propose notamment le dispositif **"L'Ain à vélo"**, un réseau d'itinérance à vélo en cours de jalonnage, dédié à la fois aux cyclistes et aux randonneurs. Madame M., une commerçante de Vonnas, indique: *"Il y a beaucoup de parcours vélo chez nous, je sais pas si vous avez vu il y a des petits panneaux blanc avec des flèches vertes c'est "l'Ain à vélo" et c'est vrai que du coup vous traversez des villages c'est sympa quoi. Mais c'est du loisir, c'est pas du quotidien."* Comme le souligne cette commerçante, le dispositif de l'Ain à vélo est entrepris pour le loisirs, peu de personnes l'utilisent dans leur quotidien pour se rendre au travail par exemple. Cependant, si ce dispositif existe en loisirs, il pourrait également être utilisé dans un cadre quotidien pour certains actifs.

# DES ACTEURS LOCAUX INVESTIS

---

## DE NOMBREUSES INITIATIVES SCOLAIRES DE SENSIBILISATION AUX MODES ACTIFS

L'école publique de Vonnas et le collège ont mis en place certaines initiatives afin de sensibiliser les élèves sur les questions des mobilités actives.

En effet, une initiative de l'école primaire publique est le **“savoir rouler”**. L'école s'est inscrite auprès de la Communauté de Communes pour le faire. Selon une conseillère municipale de Vonnas, qui s'occupe de l'école publique, *“Ça doit faire la 3ème année que la Communauté de Commune a mis en place le “savoir rouler”. Ils ont un intervenant qui vient et il a des équipements supplémentaires pour faire des parcours pour les enfants.”* Il existerait entre cinq et dix séances qui apprendraient aux enfants à savoir rouler droit, à s'arrêter, etc. La Communauté de communes prête des vélos aux enfants qui n'en ont pas.

Mis à part le **“savoir rouler”**, mis en place par l'intercommunalité à la demande des écoles, il existe également le **“permis piéton”** où l'école et les gendarmes interviennent. L'opération permis piéton s'inscrit dans le cadre de l'Apprentissage de la Prudence et de l'Éducation Routière (APER). Elle apprend aux élèves de CE2 les règles de circulation et encourage une marche active et responsable dans leur environnement quotidien.

Le **pédibus** (autobus pédestre) a aussi été expérimenté sur la commune de Vonnas il y a plusieurs années. Cette initiative n'a néanmoins pas tenu. En effet, selon une conseillère municipale, *“C'est la responsabilité des parents de prendre l'enfant du voisin pour l'emmener”* qui a posé problème. *“Aujourd'hui à chaque fois qu'on évoque le sujet, on a toujours des problèmes de responsabilité. Le souci c'est d'avoir du monde qui veuille bien prendre en charge l'accompagnement des enfants.”* Le **Directeur Général des Services** affirme également : *“On observe des difficultés à transférer la responsabilité de prise en charge des enfants. C'était plus facile avant”*.

Le **vélobus** n'a cependant jamais été essayé sur la commune. La conseillère explique: *“Déjà qu'il n'y a pas de pédibus qui marche, on a des doutes sur le fait de passer le stade au-dessus et de le faire pour les vélos.”*

D'autres communes autour de Vonnas proposent des sensibilisations auprès des élèves comme les **vendredis à vélo**. Nous avons rencontré Mme S, qui nous explique que dans sa commune Perrex, son fils se rend à vélo à l'école une fois par semaine *“Mon fils vient d'entamer une session cycle avec l'école où tous les vendredis il doit y aller en vélo. Et donc je lui ai promis que demain s'il faisait beau temps, je l'accompagnerai en vélo. Les fois précédentes, comme il ne faisait pas très beau, je le suivais en voiture avec les warning. Oui, il y a des efforts de faits et après c'est aussi pour le petit, il a neuf ans. Il est ravi”*. On note une forme d'appréhension de la sécurité sur la route chez les plus jeunes et la crainte du vélo se répercute chez de nombreuses personnes interrogées. La sécurité reste une problématique importante.

Ainsi, les décideurs locaux sont force de propositions et prennent de nombreuses initiatives en matière de modes actifs. En effet, ils ont conscience des enjeux climatiques et environnementaux.

# DES ACTEURS LOCAUX INVESTIS

---

Une autre initiative a été mise en place par le collège du Renon à Vonnas, il s'agit du projet **"Vonnas 2050"**. En effet, en 2022, avec leurs professeurs de géographie et d'arts plastiques, et encadré par le CAUE de l'Ain, les élèves de 6ème ont dû dessiner leurs attentes et leurs aspirations qu'ils souhaitaient pour Vonnas en 2050. Une des élèves nous explique le projet *"alors on avait un plan de Vonnas et on devait modifier des bâtiments, on avait des petits blocs pour les déplacer et inventer des nouveaux espaces et améliorer l'habitation"*. Sur leurs dessins, les collégiennes nous ont expliqué qu'elles y avaient dessiné beaucoup d'espaces verts mais aussi des espaces pour les piétons et les vélos. Mademoiselle S nous indique *"J'habite pas à Vonnas mais, quand je prends le bus le matin je vois beaucoup de personnes à vélo, en fait les trottoirs sont trop petits et donc souvent les vélos doivent aller sur la route et ça peut gêner des voitures donc c'est pas terrible... On voudrait que les trottoirs soient plus larges pour les vélos parce qu'on trouve que c'est dangereux"*.

Le point de vue des jeunes est aussi très important dans l'amélioration des mobilités sur le territoire étudié. En effet, la plupart des trajets à vélo sont effectués par ces jeunes pour se rendre à l'école ou encore pour leurs loisirs.

Une autre collégienne, Mademoiselle L., ajoute *"Vonnas c'est pas très grand et on trouve que c'est dommage de faire des petits trajets en voiture alors qu'on pourrait les faire à pied ou à vélo et puis s'il y a de la verdure ou si les routes sont plus larges et calmes, c'est toujours mieux !"* Grâce au témoignage des plus jeunes, on comprend l'importance de développer les mobilités actives, afin de se déplacer plus simplement et en toute sécurité.

# TOUT PIÉTON OU TOUT VOITURE ?

---

## UNE POPULATION LARGEMENT DÉPENDANTE À L'AUTOMOBILE

Les infrastructures existantes, que sont la ligne de chemin de fer ou encore les nombreux itinéraires de randonnées, chemins de halage et les routes secondaires constituent une force pour le territoire et le développement des modes actifs dans le quotidien des usagers.

Les entretiens que nous avons réalisés avec les habitants et les commerçants nous ont permis de comprendre que deux tendances se dessinent : le **tout piéton** ou le **tout voiture**.

Plusieurs personnes résidant dans le centre de Vonnas se déplacent à pied. Lors de notre rencontre avec le maire, celui-ci nous a expliqué qu'une majorité de personnes âgées vivaient dans le **centre-bourg** : *"en centre-ville, les gens qui achètent des appartements sont plutôt des personnes âgées pour se rapprocher des services et des commerces"*. En effet, la pratique de la marche au sein du centre-bourg est rendue accessible du fait de la présence de nombreux trottoirs. Ces déplacements sont adaptés à leurs quotidiens car tous les services et commerces nécessaires sont présents. Selon la conseillère municipale que nous avons interrogée, *"Tout est à côté ici, tout peut se faire à pied"*. En effet, celle-ci affirme toujours déplacer à pied dans le centre-bourg, pour le loisir ou pour aller au travail : *"Concernant mes déplacements pour aller au travail, c'est à pied, puisque j'ai 50 mètres à faire."* De même, elle explique : *"Les enfants je les ai toujours emmené à l'école à pied, avec la poussette."* Néanmoins, le "tout piéton" reste à relativiser, à titre d'exemple, Madame E. utilise la voiture pour se rendre à Mâcon au moins une fois par semaine, notamment pour faire ses courses. Ainsi, la tendance "tout piéton" concerne surtout les habitants du bourg-centre et qui travaillent à proximité ou qui ne travaillent plus (retraités).

De plus, dès que l'on s'éloigne du centre du village pour rejoindre les **hameaux alentour**, la pratique de la marche est mise en difficulté par l'absence de voies piétonnes sécurisées. Madame A., se déplaçant à pied le weekend, nous confie qu'elle se sent vulnérable lorsqu'elle quitte le centre-bourg *"Ah non non, c'est pas sécurisé du tout, alors dans Vonnas ça va mais lorsqu'on s'éloigne ça ne va pas"*. Elle nous explique ensuite qu'avec davantage d'aménagements pour les mobilités actives, elle laisserait également ses enfants pratiquer le vélo sur les routes *"Ne serait-ce pour les enfants qui me stressent quand ils sont sur la route et donc ils auraient plus de places et ça serait plus sécurisé, et donc les parents laisseraient plus partir leurs enfants faire du vélo"*.

Ainsi, de manière systématique, **l'automobile** reste largement **ancrée dans le quotidien** et la **mentalité des interrogés**. De nombreux interrogés pensent qu'en vivant dans une ruralité on ne peut se passer de la voiture quotidiennement, Madame D. nous confie *"A la campagne si vous n'avez pas de voiture vous ne faites rien"*. Quant à Madame S., elle nous informe de la complexité de se rendre à des rendez-vous médicaux au sein des hôpitaux de Mâcon ou de Bourg-en-Bresse sans voiture *"La voiture à Vonnas on en a pas besoin mais si comme moi vous avez des rendez-vous médicaux à l'hôpital de Mâcon ou de Bourg et que vous n'êtes pas véhiculés cela devient très compliqué"*.

# TOUT PIÉTON OU TOUT VOITURE ?

---

Elle ajoute “En fait si tout pouvait exister en drive, je serai preneuse”, une phrase qui met en évidence l’état d’esprit de certains usagers de la route. Par la suite, elle évoque d’autres alternatives, comme la gare, mais elle voit la contrainte des horaires ou d’un manque de bus pour rejoindre Bourg-en-Bresse ou Mâcon. Finalement, le maire de Vonnas explique: *“On est dans une commune ruraine avec beaucoup de services, mais la voiture reste un outil indispensable”*.

Certains habitants se servent quotidiennement de la voiture, quelles que soient les distances à parcourir. Selon Madame E. *“Certains parents font 300 mètres en voiture pour déposer leur enfant. Je ne pense pas que ça soit un cas isolé parce que tout le monde rouspète qu’il faut agrandir le parking de l’école, alors qu’il y a déjà le parking des Pêcheurs en face et celui du Champ de Foire, donc les gens ne veulent pas marcher.”*

De plus, Madame M. remarque que *“La voiture c’est la fainéantise. Dès qu’on va chercher quelque chose, on prend la voiture. Ça va plus vite, on est toujours pressé”*. Pour la plupart des personnes interrogées, elles ont conscience que la voiture est ancrée dans leur quotidien et qu’elles ont du mal à voir comment faire sans cet outil.

En effet, leurs modes de vie ne les ont pas sensibilisés vers une utilisation des mobilités actives. Nous n’avons pas rencontré d’habitant qui se déplaçait à vélo au quotidien, hormis le Directeur Général des Services qui réalise l’entièreté de sa journée professionnelle à Vonnas à vélo, une fois sur place. Certains enquêtés font du vélo pour les loisirs et estiment alors que la signalétique est suffisante.

# TOUT PIÉTON OU TOUT VOITURE ?

---

## LA PRATIQUE DU VÉLO CHEZ LES PLUS JEUNES

Afin d'approfondir les entretiens sur la pratique des modes actifs dans la vie quotidienne des vonnassiens, nous avons réalisé un **comptage** des déplacements des enfants et des parents pour se rendre à l'école le matin. Le mode de déplacement des enfants pour se rendre à l'école peut fournir des informations sur les divers aspects du village comme l'environnement ou la sécurité.

A l'école **publique de Vonnas**, le comptage a été fait entre 7h45 et 8h45. 211 enfants ont été comptabilisés durant cette observation et le nombre d'enfants qui se rendaient à l'école à pied le matin était de 68 contre 129 enfants amenés en voiture. On comptait aussi 10 enfants à vélo et 4 en trottinette.

Nous avons également réalisé ce comptage devant l'école **privée Saint-Joseph**. Nous avons réalisé un comptage sur les déplacements des enfants, des parents ainsi que de quelques enseignants. Pour 92 enfants qui se sont rendus à l'école entre 7h55 et 8h45, nous avons observé 50 enfants qui ont été amenés à l'école en voiture. 39 enfants sont allés à l'école ce matin-là à pied. Nous avons compté seulement 2 enfants qui sont venus à vélo, ainsi qu'un autre enfant en trottinette.

Grâce à ces observations, nous pouvons constater que la voiture reste le moyen le plus emprunté par les familles pour se rendre à l'école. La voiture peut être un indicateur de manque d'infrastructures adaptées pour les autres modes de déplacements actifs. Néanmoins, la marche est aussi un mode de déplacement prisé par les enfants pour venir à l'école, on note que le vélo reste en marge pour les déplacements domicile-école, malgré le fait que la plupart des personnes observées en vélo sur le territoire étaient des écoliers ou collégiens.

En somme, les choix des modes de déplacements peuvent être influencés par la sécurité routière. Les parents peuvent être réticents à l'idée de laisser leurs enfants marcher ou faire du vélo s'ils estiment que les routes ne sont pas sûres. Des mesures de sécurité comme des zones piétonnes ou des limitations de vitesse plus strictes pourraient encourager davantage les modes actifs.

On peut aussi supposer que les quelques parents qui laissent partir leurs enfants à l'école seuls et à vélo sont plutôt satisfaits de l'offre d'infrastructure et de la sécurité routière au sein du territoire étudié. Madame S., une mère de famille nous explique : *“mon fils se rend à l'école à vélo ou à trottinette, il reste bien sur le trottoir et à l'école il met son vélo dans les parcs à stationnement, c'est plutôt bien aménagé !”*.

Lors de notre entretien avec les 6 collégiennes, 5 d'entre elles prennent le bus pour se rendre au collège (cf annexes 10, 11, 12, 13 et 14) et une se rend au collège à pied car elle habite tout près. Également, lorsqu'elles le peuvent, elles utilisent leur vélo pour les loisirs, Mademoiselle D. explique “Moi pour aller à la danse je prends mon vélo ou alors j'y vais à pied” Néanmoins, on remarque que dans leur quotidien elles ont un fort attachement à la voiture. En effet, pour certaines d'entre elles, elles font de la danse à Biziat en loisirs, : *“Pour aller à la danse c'est la voiture mais pour la guitare j'y vais en voiture et des fois je rentre à pied”*, une autre ajoute *“J'habite un peu dans un hameau à l'écart du village je peux pas faire beaucoup de trajets à pied ou à vélo donc je me déplace en voiture”*.

# TOUT PIÉTON OU TOUT VOITURE ?

---

## UN MANQUE D'INFRASTRUCTURES DÉDIÉES À LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ ET DU VÉLO

Le manque d'infrastructures est un élément qui revient souvent dans les entretiens que nous avons menés. En effet, il n'existe par exemple aucune piste cyclable sur la commune de Vonnas.

Une des commerçantes du village évoque ainsi le manque de **racks et d'arceaux à vélo**. Selon elle, *“C'est une chose qui manque dans le centre du village. Donc souvent les gens qui viennent à vélo, ils le calent sur le bord trottoir contre le mur devant la boutique ou il y en a qui le laissent sur le bord trottoir en calant une béquille.”*

Madame S., habitante de la commune depuis un an, affirme qu'elle laisserait volontiers son fils pratiquer le vélo au sein de Vonnas s'il y avait davantage d'**équipements et d'infrastructures dédiés et sécurisés** : *“C'est en effet pas assez sécurisé par rapport aux voitures, cela serait bien qu'ils mettent en place des pistes cyclables et des parcours spécifiques dédiés à la pratique du vélo en toute sécurité.”*

Un autre habitant/commerçant de Mézériat précise qu'il n'y a pas d'**aménagements** pour se déplacer au quotidien. Néanmoins il évoque les chemins de randonneurs situés aux alentours des communes à travers les champs. Ces chemins sont plus calmes et sécurisés. Monsieur R. les utilise fréquemment pour le vélo et la marche afin de pratiquer une activité physique. Une autre habitante a également évoqué ces petits chemins utilisés par son frère pour se rendre à vélo ou à pied entre les différentes communes alentours.

Enfin, le Directeur Général des Services de Vonnas souligne que *“Le frein est dans la mentalité et dans l'absence d'infrastructures sécurisées sur le territoire.”* En effet, grâce aux entretiens menés auprès de la population, nous remarquons qu'en développant des chemins adaptés au sein des villages et sur les grands axes qui relient les villages alentours, le vélo ou la marche seraient des modes davantage empruntés quotidiennement.

Madame E. explique qu'elle n'a pas de difficultés en tant que piéton dans le centre de Vonnas, mis à part à certains endroits où les **trottoirs** sont absents. Elle explique notamment : *“Il y a un endroit où il n'y a pas de trottoir. C'est vers le foyer. Mais bon en même temps c'est pour un lotissement, il n'y a pas de circulation, il n'y a pas de dangers mis à part s'il y a un fou furieux qui aurait décidé de faire n'importe quoi.”*

Parmi les six collégiennes que nous avons interrogées à propos de l'entente entre les voitures et les modes actifs, trois d'entre elles pointent l'insuffisance des trottoirs, parfois absents à certains endroits. Une collégienne affirme : *“Autour de chez moi, à part dans le centre, y'a pas de trottoir donc les vélos et les voitures roulent sur la route et du coup c'est un peu compliqué des fois. Ils ont mis des trottoirs là où il y a des lotissements sinon y'en a pas, c'est pas très sécurisé.”* Une autre explique : *“À Vonnas, il y a quand même pas mal de trottoirs, c'est que j'aime pas c'est qu'il n'y a pas assez de place pour les vélos, donc c'est soit sur le trottoir et le trottoir est pas très grand et y'a beaucoup de personnes qui se baladent en général surtout l'été. Sinon il y'a la route mais ça gêne avec les voitures donc les vélos ils ne savent pas trop où se mettre.”* Ainsi, quand il y a une absence de trottoirs, elles expliquent que *“ les voitures, les vélos, les piétons, c'est tout sur la route”*. De fait, la seule collégienne qui pense que les trottoirs sont suffisants habite dans le centre bourg de Vonnas : *“ Moi dans mon village je suis plutôt vers le centre et les trottoirs sont assez large pour les piétons et les vélos.”*

# TOUT PIÉTON OU TOUT VOITURE ?

---

## L'INSÉCURITÉ, UN FREIN MAJEUR POUR LE DÉVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

Nos entretiens ont révélé que, de manière générale, les automobilistes comme les habitants qui pratiquent le vélo en loisir trouvent la pratique du vélo trop **dangereuse**. Ce sentiment d'insécurité s'explique notamment par le manque d'infrastructures adaptées, comme nous l'avons vu précédemment.

Une habitante que nous avons rencontrée, Madame Z. semble déstabilisée face au comportement de certains automobilistes *"j'aime bien marcher, le vélo par contre j'ai beaucoup de difficultés. J'ai essayé, j'ai un vélo, mais le problème c'est que je trouve qu'il n'y a pas de sécurité. J'ai très peur, plusieurs fois je me suis fait un peu raser par les voitures, donc voilà j'ai pas recommencé"*. Le conflit d'usage entre la voiture et le vélo sur les mêmes routes ne met pas en sécurité les cyclistes qui se sentent vulnérables face aux voitures. Madame G. souligne également la dangerosité des voies départementales pour faire du vélo : *"Mon conjoint travaille à 6km de la maison, il a pensé y aller en vélo mais c'est beaucoup trop dangereux, c'est beaucoup beaucoup trop dangereux. Ah ouais les départementales Bourg - Mâcon, non."*

De plus, les habitants expliquent qu'il n'existe pas de pistes cyclables sur la commune de Vonnas, que la vitesse des automobilistes est trop élevée, mais qu'il y a aussi beaucoup de **poids lourds**, dans le bourg comme sur les routes départementales entre les villages. L'état des routes a également été souligné par un commerçant, *"Il faudrait des routes mieux aménagées pour les piétons et les cyclistes car aujourd'hui l'état des routes est mauvais"*, ainsi que le Directeur Général des Services *"On tend vers les méga camions, énormes remorques qui dégradent considérablement la voirie, qui doit être dimensionnée pour et en plus qu'on doit entretenir"*. Ce mauvais état des routes s'expliquerait notamment par la présence de nombreux camions, dû à un échangeur autoroutier situé à proximité de la commune. D'après le maire, *"À la sortie d'autoroute de Saint Genis, les camions desservent Vonnas pour Palkit, Plasteurop, etc, et desservent ensuite Chatillon-sur-Chalaronne, pour optimiser leurs nombre de kilomètres ils ne reprennent pas l'autoroute mais les départementales"*. Les nombreux passages de poids lourds représentent ainsi un réel enjeu pour la municipalité d'un point de vue de l'entretien des routes, qui coûte très cher. Les routes abîmées sont également moins praticables pour les cyclistes.

La problématique des poids lourds a également été soulignée par Julien Chaveroux, responsable du pôle mobilité et stratégie au département de l'Ain. Ayant auparavant travaillé au CEREMA sur la question des déplacements, il explique que *"Le CEREMA montre que la limite de 44 tonnes n'est souvent pas respectée en France. Les poids lourds ne respectent pas non plus toujours les limites de vitesses. Cela engendre des dégradations"*. Or, il rappelle que ces camions sont nécessaires et que c'est souvent la seule façon d'apporter des denrées. Afin de contraindre les poids lourds à rester sur l'itinéraire, qu'ils ne respectent pas toujours non plus, il explique qu' *"On pourrait interdire l'accès à certains axes, mais ce n'est pas toujours possible de faire des déviations surtout avec loi ZAN compliquée. Toutes les intercommunalités du département ont évoqué ce problème"*.

# TOUT PIÉTON OU TOUT VOITURE ?

---

Ainsi, les habitants trouvent la pratique du vélo dangereuse pour eux, et d'autant plus pour leurs **enfants** quand ils en ont. Madame Z. explique qu'elle ne laisserait pas sa petite fille faire du vélo, même sur les trottoirs : *"Il faut que je sois derrière mais moi je veux pas courir. Je vais pas la laisser c'est trop dangereux. Si elle veut en faire je vais prendre le vélo et on va aller faire un tour en vélo sur une place, mais pas sur les trottoirs, c'est trop dangereux"*.

Lors de notre entretien avec les collégiennes, une des collégiennes, mademoiselle N nous confie *"Moi quand je me déplace à pied ou à vélo ma mère veut toujours venir avec moi parce qu'elle s'inquiète pour moi, elle veut jamais me laisser toute seule"*. On peut noter une forme d'inquiétude de la part de la mère qui ne laisserait pas sa fille de 13 ans se déplacer seule à pied ou à vélo sur la commune de Chaveyriat.

Face à ce sentiment d'insécurité, nous avons pu observer certaines **stratégies** mises en place par des cyclistes, dans le cadre de nos entretiens. C'est le cas du Vice-Président des mobilités de l'intercommunalité, Sébastien Schauving, qui affirme : *"Quand je me déplace je prend de la place, je me mets au milieu comme une voiture. Je suis à vélo électrique donc ils peuvent attendre derrière (25km/h) et si on me double c'est sur l'autre voie"*. Ainsi, cette stratégie lui permet de se sentir à l'aise sur les routes, sur lesquelles il n'a jamais eu de problèmes particuliers. De plus, il explique que lorsqu'il va dans d'autres villages, il préfère prendre *" Les petits chemins à côté plutôt que de prendre les routes principales"* pour éviter les grands axes routiers. Effectivement, les chemins de campagnes sont nombreux entre les hameaux et les communes, et pourraient constituer une ressource intéressante dans le développement des modes actifs. En ce qui concerne la marche à pied, Madame Z. emprunte également ces chemins pour se balader : *"C'est vrai qu'on peut se promener c'est pas un souci."* Madame E. affirme néanmoins ne pas être rassurée quand elle emprunte ces chemins à pied : *"Aujourd'hui il n'y a rien. On sort du centre du village, il y a de l'herbe et des talus et c'est tout. C'est lié au fait que ce soit en campagne et que la largeur de la route est ce qu'elle est."* Selon elle, *"Il faut se mettre dans le sens de la circulation quand on est à pied. Ceux qui se déplacent de bonne heure ou un peu plus tard il faut un gilet jaune."*

De plus, une collégienne explique qu'elle doit parfois marcher sur des propriétés privées quand il n'y a pas de trottoirs et qu'une voiture arrive : *"Ben ça va parce qu'il y a pas beaucoup de passage, c'est juste pénible parce que quand il y a une voiture on est obligé de marcher dans l'herbe et y'a des voisins qui n'aiment pas qu'on marche dans l'herbe, quand ils nous voient ils nous disputent pas mais bon."*

# TOUT PIÉTON OU TOUT VOITURE ?

---

Finale­ment, même si le senti­ment d'insé­cu­ri­té revient dans de nom­breux entretiens, celui-ci n'est pas sys­té­ma­tique. En effet, d'après le direc­teur gé­né­ral des ser­vices de Vonnas, Monsieur Lavigne, *“Je me sens très à l'aise à vé­lo, je n'ai pas de crainte”*. Cette aisance s'ex­plique par le fait que ce dernier utilise le vé­lo ré­gu­liè­re­ment, à la fois dans le cadre de son travail mais aussi en pratique sportive. Ainsi, il avoue tout de même que cette pratique reste inadaptée aux enfants et comprend que les habitants ne se sentent pas en sécurité sur les routes.

Pour conclure, le senti­ment d'insé­cu­ri­té est une problématique soulevée par la quasi-totalité des habitants du territoire étudié et semble davantage présent chez les cyclistes que les piétons.

# REPRÉSENTATIONS HABITANTES

---

## LES REPRÉSENTATIONS DES HABITANTS DE LEUR PROPRE MOBILITÉ

Afin d'établir une représentation cartographique, nous avons demandé à quelques habitants mais surtout aux collégiennes de nous dessiner leurs propres déplacements sur la semaine. Ces représentations permettent de nous rendre compte des représentations en termes de distances des trajets quotidiens effectués par les enquêtés. Plus précisément, cet exercice est intéressant pour rendre compte des représentations des pratiques de mobilité des habitants de leur domicile à leur lieu d'activité (scolaire, travail ou loisirs).

Les cartes mentales des six élèves de 5ème (cf annexe 10-15), nous montrent que ces dernières sont fortement attachées à la voiture pour se rendre aux activités extra-scolaires, qu'elles pratiquent dans la commune de Vonnas ou dans des villages voisins comme Mézériat ou Pont-de-Veyle. La voiture est un outil ancré dans leur quotidien qui, pour elles, reste indispensable pour se déplacer. Sur quatre cartes mentales sur six, la voiture y est inscrite. Néanmoins, sur deux des cartes mentales des collégiennes (cf annexe 10 et 14), la voiture n'apparaît pas : les adolescentes utilisent le vélo ou la marche à pied pour réaliser l'entièreté de leurs déplacements quotidiens.

La grande majorité des personnes interrogées n'utilisent pas les déplacements en train dans leur quotidien. Certaines personnes se rendent à Lyon ou Paris pour leurs loisirs, et prennent alors directement le train à Mâcon ou Bourg-en-Bresse, pour des raisons de praticité. En effet, la ligne de train passant à Vonnas dessert Mâcon et Bourg-en-Bresse, mais les correspondances ne sont pas rapides. Ainsi, les habitants préfèrent faire des trajets en train direct et évitent les correspondances trop longues.

Concernant la représentation des élus sur les mobilités des administrés, ces derniers affirment que les habitants se déplacent majoritairement en voiture, même pour des trajets réduits. En effet, à la question "Quelles sont les mobilités de vos administrés ?", l'ensemble des élus répondent "La voiture".

Le Maire de Vonnas a lui-même conscience qu'il utilise beaucoup la voiture dans son quotidien. En effet, il conserve un regard critique sur ses propres mobilités : *"Je perçois mes propres mobilités de manière mauvaise. J'ai besoin d'avoir ma voiture à côté car je peux être appelé à tout moment pour me déplacer pour une intervention. C'est une précaution."*

De manière générale, les habitants jugent qu'ils peuvent s'améliorer sur la question des mobilités, en utilisant davantage les modes actifs notamment. Effectivement, ils sont conscients que leurs pratiques sont polluantes et aimeraient faire mieux.

# REPRÉSENTATIONS HABITANTES

---

## DES HABITANTS FAVORABLES AUX MOBILITÉS ACTIVES

Malgré les réticences de certains, de nombreuses personnes que nous avons interrogées semblent **favorables** et **intéressées par les mobilités actives** dans leur quotidien. Une des habitantes, Madame B. nous explique *“Si cela ne tenait qu'à moi, je ferais tout à pied, car je considère qu'il y a tout ce qui faut à proximité et je fais 95% de mes déplacements quotidiens à pied, c'est vraiment quand il y a des grosses courses à faire qui nécessitent le déplacement à Mâcon ou Bourg que je prends la voiture”*. Madame M. serait prête à faire plus de vélos lorsque les conditions météorologiques sont favorables pour une pratique plus quotidienne *“Mais c'est du loisir ouais c'est pas du quotidien, non quotidien moi je sais que j'habiterais plus près, quand il fait beau je le ferai mais là non c'est trop loin”*. Cette actrice du territoire habite à environ 40 minutes de vélo du centre bourg de Vonnas, soit 15 à 20 minutes en voiture.

Une commerçante de Vonnas (Madame A.) remarque qu'au sein du village, beaucoup d'enfants se déplacent à vélo : *“Il y a plus de déplacement à Vonnas à vélo, notamment les enfants qui vont à Intermarché, ils peuvent facilement faire leurs courses à pied ou à vélo”*. En effet, la faible superficie de Vonnas, permet de réaliser l'entièreté de son programme au sein de la commune à pied ou à vélo. De plus, les enfants n'ont pas forcément d'autres moyens de se déplacer qu'à pied ou à vélo.

La présence des **voies vertes** sur le territoire de la Veyle incite à l'usage du vélo ou de la marche pour les riverains notamment pour leurs loisirs. Madame C. nous dit *“Il y a une grande voie verte qui fait Viriat - Bourg-En-Bresse... Cela fait deux ou trois ans qu'elle existe et ils continuent de l'agrandir, souvent c'est carrément un chemin à côté de la route, c'est vachement plus sécurisant que de marcher sur le bord de la route. Je pense que si il faisait ça à Vonnas ça encouragerait les gens à marcher ou à prendre le vélo”*. Cet exemple se situe dans le même département, et donc dans le même genre de paysage rural, c'est une initiative qui pourrait largement être conduite sur le territoire étudié. Une commerçante, Madame B., nous raconte que son frère qui vit à Vonnas utilise beaucoup le vélo dans ses déplacements car il n'a pas le permis *“quand il utilise le vélo, il prend les petits chemins, pas les routes principales. En campagne on est entouré de petits chemins donc c'est plus simple. Et ils se connectent avec les villages alentour, on peut se perdre facilement si on ne connaît pas mais on se retrouve toujours quelque part”*.

Une autre habitante nous explique que les voies vertes permettent même d'aller jusqu'à Lyon à vélo en longeant la Saône. Mais aussi que cette voie est particulièrement utilisée pour le loisir et le tourisme.

Face aux personnes qui expliquent que même si davantage de pistes cyclables ou de voies vertes étaient mises en place, personne ne les utiliseraient, le vice-président des mobilités de l'intercommunalité de la Veyle répond *“C'est ce qu'on dit et quand on met des compteurs on voit qu'on a de plus en plus de monde. On va à Trévoux : ils sont passés de 1500 à 15 000 vélos. On voit de plus en plus de parents, en dehors du vélobus, qui emmènent leurs enfants à vélo”*.

# REPRÉSENTATIONS HABITANTES

---

## LES ASPIRATIONS DES HABITANTS DU TERRITOIRE ÉTUDIÉ

Monsieur R. souligne l'importance de l'**éducation** et propose *“d'organiser des journées portes ouvertes et d'information pour utiliser le vélo. Tout passe par les enfants, c'est eux qui feront bouger les parents. Il faut aussi éduquer les vélos car ils peuvent être dangereux sur la route.”* Madame E. rejoint cet avis en déclarant que *“Le mieux c'est d'en parler aux enfants pour faire changer les mentalités”.*

Certaines habitantes interrogées évoquent l'impact de la voiture en termes d'écologie et aspirent à une réduction des déplacements automobiles. Comme en témoigne l'avis suivant de Madame B. *“On parle d'écologie mais on fait des déplacements inutiles, cela pollue énormément mais quand tu es à Carrefour et que tu veux aller à la boulangerie et que tu bouges ta voiture, c'est un déplacement bête. Déjà tu utilises de l'essence et les gens râlent parce qu'ils consomment de l'essence et que c'est cher. Je leur dis de réfléchir et d'être un peu plus logique. Il faut réfléchir à ses déplacements et à être stratégique.”*

Madame E. possède également ce même rapport à la voiture : *“Si on pouvait avoir moins de voitures ça serait pas un mal. Notre économie doit évoluer pour que cela soit possible. Si le train était plus facile... Il faudrait revenir vers un monde de proximité. Au bout d'un certain âge il faut s'obliger à se déplacer. Tout est à côté ici.”*

De plus, parmi les entretiens réalisés, une grande partie des interrogés ne sont pas hostiles à la pratique du vélo ou de la marche et pratiqueraient davantage ces modes de déplacement si des parcours sécurisés étaient déployés sur le territoire étudié. Madame E. affirme par exemple qu'elle se sent d'ores et déjà en sécurité à pied mais que des progrès en termes d'amélioration des aménagements seraient une bonne idée pour les personnes âgées notamment : *“Oui. Moi je m'adapte. Par contre pour les anciens qui ont du mal à se déplacer ça peut paraître compliqué... Aujourd'hui rien ne me bloque. S'il y avait un espace, chemin bien tassé, bien gravillonné pour se balader, oui ça serait bien.”*

Certains habitants proposent de développer davantage de **pistes sécurisées** au sein du village. Madame L. nous explique : *“Peut-être avec une piste cyclable. Tout simplement. Parce que les gens roulent sur les trottoirs, ils en sortent et remontent dessus. On peut toujours faire mieux”.* Pour cela elle propose également *“Pour améliorer la situation, il faudrait élargir les trottoirs. Par exemple celui d'en face de la friperie, on croise souvent une mamie avec un déambulateur, il y en a qui descendent du trottoir ou qui attendent qu'elle soit passée”.* En effet, certains trottoirs ne sont pas pensés pour toute la population, en particulier les accès aux personnes à mobilité réduite, dans le cœur de la commune de Vonnas.

Madame M. pense qu'en développant les pistes cyclables, les personnes âgées seraient plus à même de faire du vélo : *“Les pistes cyclables permettraient à plus de gens de faire du vélo, ne serait-ce que les personnes âgées, elles ont l'habitude de faire du vélo, mais je pense qu'elles ont peur parce qu'il y a quand même beaucoup de circulation. Le matin quand je vais chercher du pain, les automobilistes ne s'arrêtent pas au passage piéton.”*

# REPRÉSENTATIONS HABITANTES

---

Madame S. propose, elle aussi, la création d'espaces plus sécurisés avec l'idée d'un parcours qui longerait la Veyle : *"Ça serait bien de voir à Vonnas et à ses alentours des chemins sécurisés pour les vélos et la marche à pied, on pourrait avoir par exemple un parcours qui longe la Veyle pour les vélos et la marche à pied ça serait hyper plaisant"*.

Madame F., retraitée, rejoint l'avis au sujet des pistes cyclables, tout en ajoutant une subtilité quant à la sécurité des parcs à vélos : *"Il faudrait aussi pouvoir garer les vélos, qu'ils soient sécurisés, parce qu'aujourd'hui il y a beaucoup de vélos électriques. Et les vélos électriques ça tente le monde, il faut dire les choses. Pour le moment, il n'y a pas grand-chose comme ça. C'est pour ça que les gens qui font du vélo aujourd'hui dans Vonnas ils font des balades en vélo, mais se déplacer en vélo pour aller d'un point A à un point B, c'est plus rare car il faut laisser son vélo quelque part"*. En effet, Madame F. semble donner une attention particulière à la sécurité du vélo lorsqu'on le gare.

D'autres habitants font allusion à une contrainte de temps mais ne contestent pas l'idée d'utiliser davantage la marche à pied. Madame Z. nous explique : *"Si j'ai moins d'obligations au niveau des horaires, oui je pense que je serais plus à pied"*. Elle déclare aussi *"Après le temps, si on le voulait on le prendrait, faut pas rêver c'est toujours l'excuse"*.

Ce qui ressort le plus des aspirations des habitants que nous avons interrogées est la **mise en place d'infrastructures** dédiés à la **pratique du vélo en toute sécurité**, mais aussi pour la **marche à pied**.

# REPRÉSENTATIONS HABITANTES

## LES LEVIERS D'ACTION POUR DÉVELOPPER ES MODES ACTIFS SELON LES HABITANTS

D'après le vice-président des mobilités à la Communauté de Commune de la Veyle, la plupart des personnes qu'il a pu rencontrer et de ses administrés sont de plus en plus demandeuses de **pistes cyclables**. *“On a travaillé sur notre collectivité en 2050 sur pleins de thématiques. Il y avait des élus, retraités, asso, etc. Les gens étaient très demandeurs de voies cyclables pour revenir à la base, ne plus être happé par le côté stressant, rapide et se dire que le vélo fait partie des bases”.*

En effet, de nombreux habitants interrogés ont exprimé leur souhait de mettre en place des pistes cyclables. Par exemple, Madame G., une retraitée habitant au cœur de Vonnas, ne fait pas de vélo car elle ne se sent pas en sécurité lorsqu'elle se déplace avec, et préfère donc se déplacer à pied ou en voiture. Quand on lui a demandé ce qui lui faisait peur en vélo, comme elle venait de nous l'expliquer, elle nous a répondu *“Les voitures et les camions parce qu'il n'y a pas de pistes cyclables. Je pense que les pistes cyclables, ça changerait les choses. Moi je rêve que dans tous les villages il y ait des pistes pour les vélos. A ce moment-là, je ferais du vélo”.*

Certains sont prêts à changer leurs habitudes, mais à condition que des aménagements soient mis en place (des pistes cyclables par exemple). D'autres pensent aussi qu'il faut sensibiliser pour changer les habitudes, comme Madame M. nous le dit *“c'est plus dans les mentalités où il faut que ça change plutôt que dans les aménagements”.* Selon le Maire de Vonnas: *“Si on apporte pas les outils et les moyens de sensibiliser les gens rien ne se fera.”*

La question des **habitudes** est revenue dans quasi la totalité de nos entretiens, à la fois destinés aux habitants et aux élus. D'après Madame E., qui tient un commerce à Vonnas : *“Dans les clients, ce sont souvent les plus anciens qui se baladent en vélo, aussi bien des hommes que des femmes. Les anciens de la commune sont des gens qui habitent la commune depuis longtemps. Par contre, ma génération à moi, je pense qu'il y en a beaucoup qui viennent aussi de la ville. Quand on vient de la ville on n'a pas le réflexe vélo”.* Le Vice-président des mobilités à la Communauté de Communes ajoute: *“On est tellement habitué à aller au travail en voiture, quand c'est pour faire 3km, on se pose pas la question”.*

Ainsi, renoncer à l'automobile alors qu'on l'utilise quotidiennement paraît compliqué pour Madame M. : *“Je pense que la personne qui est attachée à sa voiture pour la faire utiliser un vélo ou de la marche faut s'accrocher quoi.”*

*D'autres pensent que le développement des modes actifs repose essentiellement sur la jeunesse et les générations futures. En effet, le commerçant Monsieur R. précise “Tout passe par les enfants, c'est eux qui feront bouger les parents, vous touchez les enfants, vous touchez les parents”. Il ajoute aussi qu'il serait également intéressant d'organiser des journées portes ouvertes ou des forums d'information pour utiliser le vélo car pour lui “Il faut aussi éduquer les vélos car ils peuvent être dangereux sur la route”.*

Pour le Maire de Vonnas, le déplacement quotidien avec les modes actifs *“est un travail de prise de conscience qu'il faut développer mais qui ne va pas se faire demain”.* On remarque que la plupart des personnes sont conscientes des problématiques environnementales mais également sociales et économiques, cependant, elles ne sont pas prêtes à changer dans l'immédiat leurs habitudes quotidiennes, cela reste une aspiration future. Monsieur R. pense aussi qu'en pratiquant le vélo ou la marche dans le quotidien cela joue également sur l'environnement, cela permet de *“garder une bonne santé et cela joue sur le climat aussi c'est évident”.*

D'après le vice-président des mobilités à la Communauté de Commune de la Veyle, la plupart des personnes qu'il a pu rencontrer et de ses administrés sont de plus en plus demandeuses de **pistes cyclables**. *“On a travaillé sur notre collectivité en 2050 sur pleins de thématiques. Il y avait des élus, retraités, asso, etc. Les gens étaient très demandeurs de voies cyclables pour revenir à la base, ne plus être happé par le côté stressant, rapide et se dire que le vélo fait partie des bases”*.

En effet, de nombreux habitants interrogés ont exprimé leur souhait de mettre en place des pistes cyclables. Par exemple, Madame G., une retraitée habitant au cœur de Vonnas, ne fait pas de vélo car elle ne se sent pas en sécurité lorsqu'elle se déplace avec, et préfère donc se déplacer à pied ou en voiture. Quand on lui a demandé ce qui lui faisait peur en vélo, comme elle venait de nous l'expliquer, elle nous a répondu *“Les voitures et les camions parce qu'il n'y a pas de pistes cyclables. Je pense que les pistes cyclables, ça changerait les choses. Moi je rêve que dans tous les villages il y ait des pistes pour les vélos. A ce moment-là, je ferais du vélo”*.

Certains sont prêts à changer leurs habitudes, mais à condition que des aménagements soient mis en place (des pistes cyclables par exemple). D'autres pensent aussi qu'il faut sensibiliser pour changer les habitudes, comme Madame M. nous le dit "c'est plus dans les mentalités où il faut que ça change plutôt que dans les aménagements". Selon le Maire de Vonnas: *“Si on apporte pas les outils et les moyens de sensibiliser les gens rien ne se fera.”*

# LEVIERS ET SOLUTIONS

---

## ASSURER LES CONTINUITÉS

Certains trottoirs ne sont pas connectés aux autres et marquent une coupure. De fait, ils induisent des discontinuités piétonnes dans la pratique de la marche, et sont très contraignants pour les PMR. Il serait donc intéressant de prévoir et penser une continuité des aménagements piétons sur la commune de Vonnas, et notamment au sein du centre-bourg.

De plus, il serait intéressant de relier les différents pôles structurants de la ville entre eux à l'aide de pistes cyclables ou de balisages pour les modes doux le long des routes, afin d'augmenter la pratique du vélo et du déplacement piéton dans le quotidien des vonnassiens. Les pôles à cibler seraient la gare, l'école, la mairie, le centre-bourg avec les commerces, la maison de la santé, le collège mais aussi la future médiathèque.

Le réseau mode doux pourrait également se situer sur les chemins ruraux, qui sont des lieux plus apaisés que les grands axes de circulation et donc plus adaptés aux vélos.

## METTRE EN AVANT/SOUTENIR LES INITIATIVES DÉJÀ ENTREPRISES PAR LES ÉLUS

La mairie de Vonnas propose actuellement d'acheter des vélos pour deux de ses agents pour se déplacer sur la commune et un vélo triporteur pour un autre agent. Afin d'appuyer cette politique "mode doux", la mairie pourrait proposer un service de location de vélos ou de partage de vélo, comme le système "d'autopartage" qui existe déjà dans les grandes villes pour les voitures, mais en ciblant ici les vélos électriques et les vélos musculaires.

## DÉVELOPPER LES INITIATIVES PRIVÉES

Afin de mettre à profit son rayonnement, l'entreprise Georges Blanc pourrait mettre à disposition un dispositif de location de vélos pour sa clientèle comme pour ses employés, afin qu'ils puissent se rendre de leur domicile à leur lieu de travail à vélo. Grâce à son attractivité touristique, Georges Blanc pourrait mettre en valeur le patrimoine naturel et culturel de la région à travers des circuits touristiques à pied ou à vélo. Cela encouragerait les habitants et visiteurs à découvrir la région de manière active et respectueuse de l'environnement.

D'autres grandes entreprises présentes sur le territoire pourraient mettre à disposition des arceaux adaptés et protégés pour le public afin d'inciter l'usage du vélo auprès des salariés.

# LEVIERS ET SOLUTIONS

---

## RENFORCER LE MARQUAGE AU SOL ET LA SIGNALÉTIQUE

Afin d'améliorer la visibilité des cyclistes, créer des lignes blanches au sol pour séparer la route pour les voitures et une ligne pour les vélos (bandes cyclables) pourrait rassurer les cyclistes tout comme les piétons. Il serait aussi profitable de mettre en évidence les passages piétons dans le centre-bourg du village grâce à des panneaux signalétiques.

Il serait peut-être intéressant également de séparer les circulations cyclistes et automobiles sur les axes importants, notamment ceux empruntés par les poids-lourds. En effet, la hiérarchisation des flux et des pratiques de mobilités permettrait de clarifier la place des usagers sur les voies de circulation, de renforcer le sentiment de sécurité lors de la pratique des modes actifs mais également de limiter les conflits d'usage.

La signalétique existante, notamment dans les hameaux pour guider les randonneurs et les cyclistes, est déjà très présente et efficace. Cependant, au sein du centre bourg de la commune, cette signalétique est bien moins présente. Une meilleure mise en évidence et information des stationnements vélos à l'aide de pancartes qui orientent les garages à vélo ou les arceaux à vélos offrirait aux habitants la possibilité de pratiquer davantage les modes actifs.

## SENSIBILISER LA POPULATION (STANDS, SIGNALÉTIQUES...)

Les pouvoirs publics pourraient envisager de mettre en place des forums visant à sensibiliser les habitants à l'importance de la pratique du vélo et de la marche à pied dans leur quotidien. Ces forums pourraient être organisés sous forme de conférences ou d'ateliers de sécurité routière et de prévention sur l'usage d'une pratique de déplacement à la fois sain et écologique.

Une autre sensibilisation de ces forums pourrait consister à faciliter et encourager les déplacements domicile-école et domicile-travail des habitants du territoire (lorsqu'ils se situent sur le même territoire) afin qu'ils soient davantage déployés et entrepris par les habitants dans leur quotidien.

Il est essentiel de trouver des alternatives à la voiture pour les déplacements quotidiens de manière générale. Il nous paraît donc important de renforcer l'usage du train pour que ce moyen de transport soit ancré dans le quotidien des habitants. Il serait donc intéressant de repenser les correspondances dans les gares de Mâcon et Bourg-en-Bresse, qui sont le frein majoritaire aux déplacements ferroviaires.

# LEVIERS ET SOLUTIONS

## CRÉER DES ABRIS PROTÉGÉS POUR LES VÉLOS DANS LES LIEUX IMPORTANTS

Pour encourager l'utilisation du vélo et améliorer la visibilité des abris ou des arceaux à vélos existants, il est essentiel de mettre en place une signalétique adéquate.

A l'école publique de Vonnas, l'installation de panneaux colorés et attrayants afin d'indiquer la présence des abris à vélos pourrait attirer l'attention des enfants. De plus, l'organisation de journées thématiques où les enfants seraient encouragés à venir à l'école à vélo pourraient être renforcées.

A la mairie de Vonnas, au pôle de santé, ou à la salle des fêtes, des abris à vélos pourraient être positionnés à des lieux stratégiques pour le public. Leur présence serait indiquée grâce à une installation de panneaux indiquant le chemin vers l'abri depuis les rues voisines.

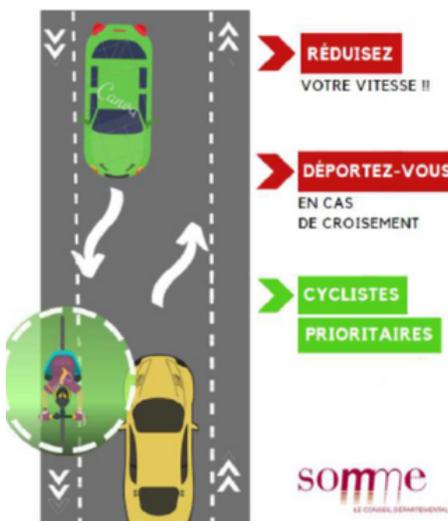
Plusieurs arceaux ou petits abris pourraient être répartis autour de la place centrale du village afin de desservir les différents commerces. Noter la présence de ces arceaux et abris grâce à des panneaux informatifs permettraient leur visibilité.

Ces mesures contribueront à rendre les abris de vélo plus visibles et attrayants, tout en encourageant les habitants à utiliser leurs vélos pour se rendre sur ces lieux.

## APAISSER LA CIRCULATION SUR LES GRANDS AXES

Afin d'offrir un climat de sécurité aux cyclistes et aux piétons, il serait essentiel de limiter la vitesse des véhicules, en mettant une zone 30 ou des ralentisseurs dans les lieux les plus convoités. La réduction de la vitesse permettrait une meilleure cohabitation des différents usagers sur un même axe.

## RELIER LES QUARTIERS ET LES VILLAGES LES PLUS EXCENTRÉS



Dans ce modèle rural, la solution pour relier les villages les plus excentrés de la commune comme Perrex, Mézériat ou encore Biziât pourrait tout simplement être le tracé d'une piste cyclable comme un chaussidou (cf. illustration ci-contre) afin de matérialiser un espace pour les cyclistes ou les piétons. Généralement, les chaussidoux se situent sur des routes qui ne sont pas trop étroites pour accueillir des aménagements cyclables classiques.

Il nous paraît également intéressant de relier le bourg centre de Vonnas au lotissement situé au nord de la commune, car celui-ci n'est situé qu'à 1,5 km, ce qui est équivalent à 20 min de marche à pied et 7 min à vélo. Un panneau signalétique des distances pourrait être placé afin d'avertir les habitants du territoire du temps de parcours entre ces deux points.

# CONCLUSION

---

Avec cette étude de terrain que nous avons menée sur un territoire rural dynamique au sein du bocage bressan, mais également grâce aux témoignages de nombreux riverains et élus locaux, nous avons pu constater que le vélo ou la marche n'étaient pas les modes de déplacement les plus pratiqués au quotidien. En effet, ces pratiques sont utilisées dans le quotidien de certains, notamment la marche, et plus rarement le vélo, mais pour d'autres ce n'est qu'une pratique de loisirs. Les déplacements automobiles restent largement majoritaires.

Les élus locaux, à l'échelle communale et intercommunale, mais aussi départementale, œuvrent à la mise en place de nombreuses initiatives pour la mobilité active, qui sont prévues pour les années à venir, comme le montrent les nombreux documents d'urbanisme qui nous ont été livrés.

Ainsi, l'implication des acteurs locaux et la mise en œuvre, de manière concertée, des mesures politiques, semblent rendre possible le développement des mobilités actives dans le quotidien des habitants du territoire. Cela semble également possible car les habitants semblent prêts à changer leurs pratiques de mobilités.

En effet, ils sont conscients des problématiques environnementales et certains seraient prêts à opter pour des déplacements actifs plutôt que motorisés, d'autant plus que cela serait financièrement bénéfique. De nombreux habitants souhaitent aussi la mise en place d'équipements et d'aménagements dédiés aux modes actifs (pistes cyclables, arceaux, signalisation...), car cela leur permettrait de se déplacer davantage en sécurité en tant que cycliste ou que piéton. Ces équipements pourraient prendre place dans le bourg mais également aux alentours, notamment sur des circuits touristiques comme sur les rives des cours d'eau. La sensibilisation et l'éducation des plus jeunes semblent également être un enjeu majeur, car ces derniers, n'ayant pas le permis de conduire, se déplacent davantage à pied et à vélo, et il semble essentiel qu'ils maintiennent ces pratiques de mobilité, même une fois titulaire du permis. L'ensemble de ces mesures encouragerait le développement des mobilités actives, et permettrait ainsi de tendre à un mode de vie plus sain et durable.

Les habitants aspirent également à un mode de vie de proximité, qui leur permettrait de se déplacer davantage sans leur voiture. Cela est possible dans un territoire de bocage dynamique tel que celui-ci, car le dynamisme économique, la proximité avec les villages voisins et le positionnement géographique, entre les deux polarités que sont Bourg-en-Bresse et Mâcon, font de Vonnas une place centrale et importante sur le territoire de l'Ain, qui offre de nombreux services du quotidien à ses habitants.

Pour conclure, le développement des mobilités actives dans un territoire rural de bocage dynamique et connecté nécessite une combinaison de solutions politiques, infrastructurelles et éducatives. En adoptant cette approche multidimensionnelle, et la prise en compte des besoins des habitants, il est possible de changer les modes de vie et les déplacements quotidiens. Cela contribuerait à un environnement plus sain, plus durable et plus convivial pour les habitants.

# **ANNEXES**

# SOMMAIRE DES ANNEXES

---

- **Annexe 1 : Grille d'observation**
- **Annexe 2 : Echantillonnage**
- **Annexe 3 : Guide d'entretien à destination des pouvoirs publics (maire, interco, etc.)**
- **Annexe 4 : Guide d'entretien à destination des habitants/commerçants**
- **Annexe 5 : Liste des entretiens menés**
- **Annexe 6 : Schéma d'organisation de la mobilité du SCoT Bresse - Val de Saône horizon 2040**
- **Annexe 7 : Document graphique du DOO SCoT Bresse - Val de Saône**
- **Annexe 8 : carte des projets cyclables de l'Ain**
- **Annexe 9 : OAP développement des mobilités actives/schéma guide**
- **Annexe 10 - 15 : Cartes mentales des élèves de cinquième du collège du Renon**

# ANNEXES

## Annexe 1 : Grille d'observation

|  | Moments (horaire) | Observations générales | Cyclistes (préciser genre, nombre, âge) | Piétons (préciser genre, nombre, âge) | Automobilistes (si possible préciser genre, nombre de passagers, âge) | Aménagements/Equipements (points de ruptures, continuités...) | Arrêts de bus | Etat des routes / revêtement | Signalisation + vélos + piétons | Pistes et/ou bandes cyclables (présence ou non/sécurisé) | Stationnements vélos (bornes de stationnement...) et infrastructures | Ressentis (ambiance, usages) |
|--|-------------------|------------------------|---|---------------------------------------|---|---|---------------|------------------------------|---------------------------------|--|--|------------------------------|
| Collège  |                   |                        |   |                                       |   |   |               |                              |                                 |  |  |                              |
| Écoles (préciser adresse)  |                   |                        |   |                                       |   |   |               |                              |                                 |  |  |                              |
| Commerces (préciser type commerce) (Super U, boulangeries, épiceries...) |                   |                        |   |                                       |   |   |               |                              |                                 |  |  |                              |
| Entreprises  |                   |                        |   |                                       |   |   |               |                              |                                 |  |  |                              |
| Associations sportives et culturelles                                    |                   |                        |   |                                       |   |   |               |                              |                                 |  |  |                              |
| Secteur gare   |                   |                        |   |                                       |   |   |               |                              |                                 |  |  |                              |
| Mairie   |                   |                        |   |                                       |   |   |               |                              |                                 |  |  |                              |

# ANNEXES

## Annexe 2 : Echantillonnage

|                           | 15 / 29 ans |     | 30/44 ans |     | 45/59 ans |     | 60/74 ans |     | 75 ans et +        |   | TOTAL souhaité | Obtenus |
|---------------------------|-------------|-----|-----------|-----|-----------|-----|-----------|-----|--------------------|---|----------------|---------|
|                           | H           | F   | H         | F   | H         | F   | H         | F   | H                  | F |                |         |
| Commerçants               | 1           |     | 1         | 1   | 1         | 1   | 1         |     |                    |   | 6              | 6       |
| PMR                       | 1           |     |           |     |           |     |           |     |                    |   | 1              | 0       |
| Parent d'élèves           | 1           |     | 1         | 1   | 1         | 1   |           |     |                    |   | 5              | 2       |
| Elus                      |             |     | 1         |     | 1         |     | 1         |     |                    |   | 3              | 5       |
| Salariés d'entreprises    | 1           |     | 1         | 1   | 1         | 1   |           |     |                    |   | 5              | 0       |
| Enfants (collège / lycée) | 3           |     |           |     |           |     |           |     |                    |   | 3              | 6       |
| Associations              |             |     | 1         |     | 1         |     | 1         |     |                    |   | 3              | 4       |
| Retraités                 |             |     |           |     |           |     | 1         | 1   | 1                  | 1 | 4              | 5       |
| TOTAL souhaité            | 2/3         | 2/3 | 4/5       | 4/5 | 4/5       | 4/5 | 2/3       | 1/2 | 1                  | 1 | 30             | 28      |
| Obtenus                   | 0           | 8   | 2         | 5   | 2         | 2   | 2         | 7   | 0                  | 0 | 28             |         |
|                           |             |     |           |     |           |     |           |     | Habitants Vonnas   |   | 15             | 12      |
|                           |             |     |           |     |           |     |           |     | Villages alentours |   | 10             | 9       |
|                           |             |     |           |     |           |     |           |     | Villages plus loin |   | 5              | 7       |

# ANNEXES

---

## **Annexe 3 : Guide d'entretien à destination des pouvoirs publics (maire, interco, etc.)**

**Rappel du projet + présentation → travail de diagnostic à visée pédagogique**

### **Présentation :**

- Pouvez-vous vous présenter ? Quel est votre parcours (professionnel, lieux de vie...) ?
- Comment êtes-vous devenu xxx ? Pour quelles raisons ? Pourquoi à Vonnas ?
- Pouvez-vous nous présenter le territoire de Vonnas ?

### **Les grands enjeux du territoire liés à la mobilité (laisser parler les interrogés sur cette partie):**

- Est-ce que l'on peut réaliser l'entièreté de son programme d'activité du quotidien à une distance raisonnable à pied et à vélo dans ce territoire ? Si oui qui le peut ? Si non pourquoi (manque d'offre, mauvaise qualité de l'offre, habitude, très fort éloignement de toute centralité ...) ? Est-ce que les habitants de ce territoire aspirent à un monde de proximité ?
- Comment définissez-vous les modes actifs ?
- Quels sont les grands enjeux de la mobilité active ?
- Qu'est ce que la [mairie, interco...] met en place pour les modes actifs ? Qu'en pensez vous ? En êtes vous satisfait ?

### **Politiques publiques, aménagements existants et acteurs impliqués (ce qui existe déjà)**

- Quelles sont vos relations avec la Communauté de Commune de la Veyle ? (maire/DGS)
- Quels sont les rôles de la Communauté de commune de la Veyle en matière de mobilité ?
- Selon-vous, pour quelles raisons une intercommunalité peut-elle s'intéresser au développement des modes actifs sur son territoire ?
- Quelles relations entretiennent les différentes communes de la communauté de commune de la Veyle ? Y a t'il des pôles spécifiques qui entraînent des déplacements entre les différentes communes ?
- Identifiez-vous des pôles spécifiques en matière de mobilité, au sein de la Communauté de Commune de la Veyle ? Où en êtes-vous dans vos politiques publiques ?
- Quels ont été les derniers aménagements réalisés dans la commune de Vonnas ?

### **Représentations :**

- Comment représentez-vous la mobilité dans le territoire ? Qu'observez-vous ?
- Comment percevez-vous vos propres mobilités ?
- Quelle est votre représentation des mobilités de vos administrés ?
- Est-ce que l'on se déplace à pied ou à vélo pour rejoindre les lieux qui sont à une distance raisonnable à pied ou à vélo ? Si non : en a-t-on envie ? Si on en a envie, qu'est-ce qui nous empêche de le faire (sécurité, santé, temps ...) ?
- A votre connaissance, y a-t-il beaucoup de personnes qui habitent à Vonnas et qui y travaillent ?
- Selon vous quels sont les freins aux déplacements à pied pour les vonnassiens ? et la pratique du vélo ?
- S'il y avait davantage d'aménagements cyclables sur le territoire, pensez-vous que les habitants utiliseraient le vélo dans leur quotidien ou plutôt dans un cadre de loisirs ?

# ANNEXES

---

## **Attentes sur notre travail :**

- Avez-vous des attentes particulières sur notre travail ?
- Avez-vous des connaissances sur le travail des collégiens : Vonnas 2050 ?
- Pourriez-vous nous conseiller de la documentation pour mieux comprendre le contexte du territoire ?
- Auriez-vous des contacts à nous recommander ?

## **Contacts :**

- Auriez-vous des contacts à nous recommander ? (s'il y avait d'autres personnes à contacter (personnes qui se déplacent à vélo, à pieds...) et les données / documentation.

## **Fin de l'entretien:**

- Peut-on prendre quelques minutes pour vous poser des questions sur votre pratique personnelle de mobilité ?

## **Questions des pratiques de mobilité :**

- Quels sont vos trajets quotidiens ?
- Vous rendez vous fréquemment à Lyon / Bourg en bresse / Mâcon ?
- Quel mode de transport utilisez-vous pour vos déplacements quotidiens ? Pourquoi ce choix ?
- Utilisez vous d'autres modes de transport de manière occasionnelle ?
- Utilisez-vous le vélo régulièrement et à quelle pratique l'associez-vous ? (loisirs, sport ou déplacements quotidiens). Si non, pourquoi ?
- Comment vous sentez-vous sur les routes lorsque vous n'utilisez pas la voiture ?
- Vos habitudes de déplacements ont-elles changé depuis que vous êtes élu ?
- Si on prend par exemple sur les trois derniers jours, est-ce que vous pouvez me dire tous les déplacements que vous avez fait ? Pas forcément que la voiture, même si vous avez fait un tour à pied, en train ou à vélo ?

## **Facultatif :**

- Pourriez-vous nous dessiner votre représentation de vos trajets quotidiens ? (demander ensuite des précisions sur les lieux, les modes de déplacement, les distances des trajets représentés...)
- En fonction de ces résultats, que faire pour permettre aux habitants de se déplacer à pied, à vélo ... ? ... Faut-il ouvrir de nouveaux équipements ? Faut-il distribuer des vélos ? Faut-il traiter des points noirs (un rond-point par exemple) ? Faut-il créer des chemins à travers champs ? Faut-il faire des pistes cyclables et des trottoirs sur des routes départementales ? Faut-il redonner du temps à des personnes qui n'en ont plus ?

# ANNEXES

---

## **Annexe 4 : Guide d'entretien à destination des habitants et commerçants**

**Rappel du projet + présentation → travail de diagnostic à visée pédagogique**

### **Présentation :**

- Pouvez-vous vous présenter ? Quel est votre parcours (professionnel, lieux de vie...) ?
- Exercez-vous une activité professionnelle ? Si oui, laquelle ?
- Où habitez-vous ? (centre-bourg, hameaux) ? Depuis combien de temps ?
- Quelle est votre situation familiale ?
- Avez-vous des enfants à charge ? Si oui, combien ?
- Que faites-vous de votre temps libre ? (ex : bricolage, jardinage...)

→ Si pratique sportive non évoquée : Pratiquez-vous une activité sportive/ un loisir ? Si oui, lequel/laquelle, où, à quelle fréquence et comment vous y rendez-vous ?

- Quel âge avez-vous ?
- Pouvez-vous nous présenter le territoire de Vonnas ?

### **Les grands enjeux du territoire liés à la mobilité (laisser parler les interrogés sur cette partie) :**

- Si nous utilisons le terme de mobilité active, à quoi cela vous fait penser ?
- Quels seraient, selon vous, les grands enjeux du territoire en termes de mobilité ? (décarbonation, utiliser davantage les modes actifs...)

### **Politiques publiques, aménagements existants et acteurs impliqués (ce qui existe déjà)**

- Avez-vous connaissance d'aménagements/ actions que la [mairie, interco...] met en place pour les modes actifs ? Si oui, quels sont-ils ? Qu'en pensez-vous ? En êtes-vous satisfait ?
- D'après vous, y-a-t-il des pôles spécifiques (supermarchés, gares...) qui entraînent des déplacements entre les différentes communes ?
- Comment voudriez-vous que l'Etat et les collectivités interviennent dans le domaine des déplacements ? Pour quelle raison ?
- D'après vous, quels aménagements (urba et temps...) pourraient vous permettre de vous déplacer à pied, à vélo ... ? (nouveaux équipements, distribution de vélos, traiter des points noirs (ex : rond-point), créer des chemins à travers champs, créer des pistes cyclables et des trottoirs sur des routes départementales, redonner du temps à des personnes qui n'en ont plus...)

### **Représentations :**

- A votre connaissance, y a-t-il beaucoup de personnes qui habitent à Vonnas et qui y travaillent ?
- D'après vous, quels modes de transport les vonnassiens utilisent-ils dans leur quotidien ?
- Lors de vos déplacements à pied ou à vélo, empruntez-vous les axes de circulation utilisés par les automobilistes ? Si oui, vous sentez-vous en sécurité sur ceux-ci, ces axes vous semblent-ils adaptés pour la pratique de la marche ou du vélo ?
- Est-ce que l'aménagement de l'espace public à (commune de résidence de l'enquêté / Vonnas) et les infrastructures présentes rendent facile et accessible la pratique de la marche ou du vélo ? dans le centre bourg ? Et dans ses périphéries ? Et entre Vonnas et d'autres villages ?

# ANNEXES

---

- Trouvez-vous qu'il est agréable de faire du vélo, de la marche, de la trottinette dans le centre de Vonnas ? Et dans sa périphérie ? Et entre Vonnas et d'autres villages ?
- Vous déplacerez-vous davantage à pied ou à vélo si davantage d'aménagements existaient entre votre commune et Vonnas ?
- **Pensez-vous** que la marche et le vélo sont des modes déployables à Vonnas et sa périphérie, si non pourquoi ? Si oui, comment pourraient être déployés les modes actifs à Vonnas ?
- Est-ce que selon il est possible de réaliser l'entièreté de son programme d'activité du quotidien à une distance raisonnable (quelle distance ?) à pied et à vélo dans ce territoire ? Si oui qui le peut ? Si non pourquoi (manque d'offre, mauvaise qualité de l'offre, habitude, très fort éloignement de toute centralité ...) ?

## **Aspirations et modes de vie**

- Quelles pourraient être, selon vous, les possibles améliorations à apporter pour inciter et améliorer la pratique des modes actifs dans votre commune et ses alentours ?
- Quel intérêt voyez-vous à la marche, au vélo et à la trottinette ?
- Souhaitez-vous effectuer les trajets à distance raisonnable à pied ou à vélo ? Si oui, pourquoi (ex : améliorer votre santé, militantisme contre lutte réchauffement climatique) et qu'est-ce qui vous empêche de le faire (sécurité, santé, temps ...) ?
- Pensez-vous qu'il existe un décalage entre vos aspirations et vos pratiques concrètes ?
- Aspirez-vous à un monde de proximité ?

## **Fin de l'entretien :**

- Peut-on prendre quelques minutes pour vous poser des questions sur votre pratique personnelle de mobilité ?

## **Questions des pratiques de mobilité : Ancrage territorial : aspiration et réalité**

- Avez-vous le permis ? Depuis combien de temps ?
  - Possédez-vous une voiture à titre personnel ? La partagez-vous ? Possédez-vous un vélo ?
  - Utilisez-vous la gare de Vonnas ? Si oui à quelle fréquence ? Comment y allez-vous ? Si ce n'est pas à pied ou à vélo, pourquoi ?
  - Avez-vous des abonnements aux transports en commun, vélo, SNCF... ? A quelle fréquence et pour quelles raisons utilisez-vous les transports en commun ? Si non, pourquoi ?
  - Quelles sont les activités que vous avez faites en dehors de chez vous les deux dernières semaines ? Où les avez-vous réalisés ? Comment vous vous y êtes-vous rendus ?
- Si toutes les activités sont réalisées à Vonnas : êtes-vous heureux de réaliser toutes ces activités dans la commune ?
- Si non pourquoi ne les réalisez-vous pas toutes dans Vonnas (pas d'offre, pas envie ...) ? Où les réalisez-vous ? Auriez-vous envie de pouvoir réaliser toutes vos activités du quotidien à Vonnas ?
- Quels sont vos modes de déplacements pour vos trajets quotidiens (travail, loisirs...) ? (marche, vélo, trottinette, voiture, train, car...)
- S'ils ne sont pas réalisés à pied, à vélo ou en trottinette : pourquoi ? Si cela était possible aimeriez-vous le faire à pied, à vélo ou en trottinette ?
- S'ils sont tous réalisés à pied, à vélo ou en trottinette, êtes-vous heureux de les faire ainsi ou aimeriez-vous les faire autrement ?

# ANNEXES

---

- Utilisez-vous d'autres modes de transport de manière occasionnelle ?
- Pratiquez-vous la marche/ le vélo régulièrement et à quelle pratique l'associez-vous ? (loisirs, sport ou déplacements quotidiens). Si non, pourquoi ?
- Généralement, lorsque vous êtes à pied / vélo c'est pour vous rendre où aller où de manière générale ?
- Vos habitudes de déplacements ont-elles changé récemment depuis que ... [si retraités, si déménager en campagne, le Covid-19/confinement...] / récemment ? Si oui, Pourquoi ?
- Si n'habite pas à Vonnas : A quelle fréquence vous rendez-vous à Vonnas ? Pour quelle raison ? Le travail ? Les loisirs ? Les deux ?
- Vous rendez vous fréquemment à Lyon / Bourg en bresse / Mâcon ?
- Où faites-vous vos courses ? Quel moyen de transport utilisez-vous ?

## **Facultatif :**

- **Pourriez-vous nous dessiner votre représentation de vos trajets quotidiens ? (Demander ensuite des précisions sur les lieux, les modes de déplacement, les distances des trajets représentés...)**

# ANNEXES

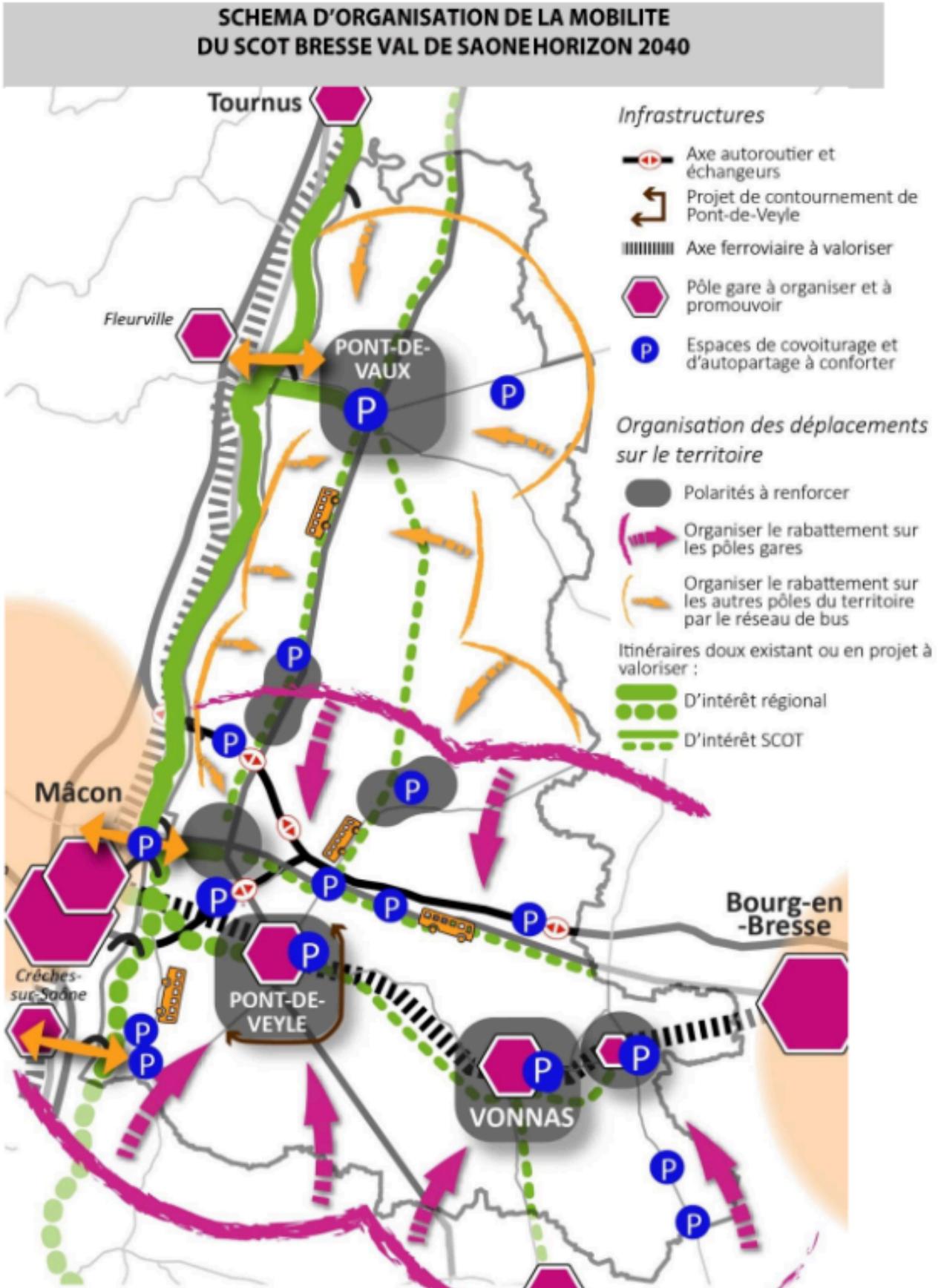
## Annexe 5 : Liste des entretiens

| Qui ? Où ?   | Jour    | Heure | guide                          | Lieu de vie de la personne interrogée | Durée (environ) |
|--|---------|-------|--------------------------------|---------------------------------------|-----------------|
| Cécilia, Auto-école<br>→ commerce  | 15 mars | 9h30  | guide commerçants (auto-école) | Mézériat                              | 25 minutes      |
| Baptiste Lavigne, DGS<br>→ mairie  | 15 mars | 10h30 | guide élus                     | Attignat                              | 3 heures        |
| Blandine Desmaris<br>Boulangère + esthéticienne<br>→ Bar juste à côté                            | 15 mars | 10h30 | Guide commerçants              | Vonnas                                | 1 heure         |
| Françoise Givors<br>(Ancien/nés élèves Saint Joseph)<br>→ bar le Trotteur                        | 15 mars | 11h00 | guide habitants                | Vonnas                                | 1 heure         |
| Béatrice Gigan (Croix Rouge)<br>→ Croix rouge  | 15 mars | 14h00 | Guide élus (à adapter)         | Bourg-en-Bresse et Crottet            | 35 minutes      |
| Anne Taragnat (Yoga)<br>→ bar le Trotteur  | 15 mars | 14h00 | Guide habitants                | Vonnas                                | 45 minutes      |
| Loanne, Institut de beauté<br>→ commerce   | 15 mars | 15h30 | Guide commerçants              | Vers Bourg-en-Bresse ?                | 30 minutes      |
| Marjorie, fleuriste<br>→ commerce  | 21 mars | 10h30 | Guide commerçants              | Bagé                                  | 20 minutes      |
| Roger FARAUT, Papy's Crêpe<br>→ Marché   | 21 mars | Matin | guide commerçants              | Mézériat                              | 1 heure         |
| Sandra, Friperie<br>→ commerce   | 21 mars | 14h00 | guide commerçants              | Perrex                                | 30 minutes      |
| Sébastien Schauving, Vice président chargé des mobilités à la communauté de communes de la Veyle | 21 mars | 16h00 | guide élus                     | Laiz                                  | 1 heure         |

|  |          |       |                   |                           |   |
|--|----------|-------|-------------------|---------------------------|---|
| → mairie   |          |       |                   |                           |   |
| Raphaëlle Duby, professeur d'histoire / géo collège<br>→ collège                 | 26 mars  | 10h   |                   | Feillens                  | simple rencontre et présentation de vonnas 2050 |
| Alain Givors, Maire de Vonnas<br>→ mairie  | 26 mars  | 11h   | guide élus        | Vonnas                    | 1h30 minutes                                    |
| Elodie Desmaris, Habitante / Boulangère/ Conseillère municipale                  | 10 avril | 10h45 | Guide commerçants | Vonnas                    | 1h30 minutes                                    |
| <b>NOMS x4 ?</b> , habitantes<br>→ bar le trotteur                               | 11 avril | 10h30 | Guide habitants   | Vonnas                    | 1h45 minutes                                    |
| Stéphanie et Aurélie, habitantes<br>→ bar le trotteur                            | 11 avril | 10h45 | Guide habitants   | Vonnas                    | 45 minutes                                      |
| Marcelle, habitante<br>→ bar le trotteur   | 11 avril | 13h30 | Guide habitants   | Vonnas                    | 30 minutes                                      |
| Julien Chaveroux, Responsable pôle mobilité et stratégie au département de l'Ain | 3 mai    | 14h30 | guide élus        | Saint André de Corcy      | 45 minutes                                      |
| Élèves du collège  | 7 mai    | 13h   | Guide habitants   | Collège du Renon (Vonnas) | 1h  |

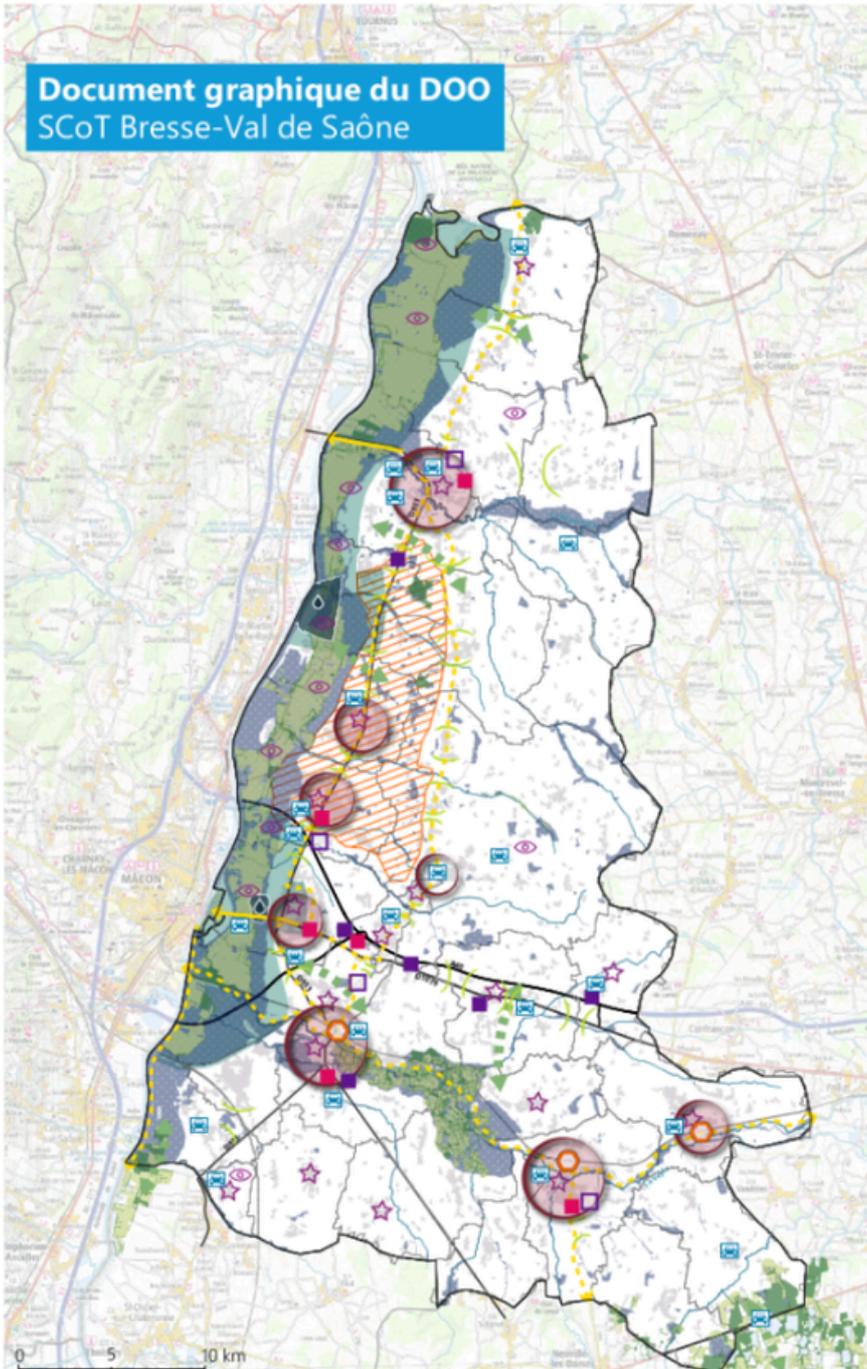
# ANNEXES

## Annexe 6 : Schéma d'organisation de la mobilité du SCoT Bresse - Val de Saône horizon 2040



# ANNEXES

## Annexe 7 : Document graphique du DOO SCoT Bresse - Val de Saône



### Légende

#### Préserver les ressources naturelles et la biodiversité

- Milieux boisés
- Milieux ouverts
- Milieux aquatiques et humides
- Corridors écologiques
- Coupures paysagères
- Zone stratégique d'approvisionnement en eau potable (SDAGE)
- Captage d'eau potable
- Périmètre de protection de captage

#### Réduire les inégalités territoriales et sociales

- Polarités à conforter dans leurs principales fonctions (démographie, logements diversifiés, emplois, commerces, services et équipements)
- Pôle gare à valoriser
- Espaces de covoiturage et d'autopartage à conforter
- Grand itinéraire cyclable à aménager
- Grand itinéraire cyclable à valoriser

#### Valoriser les ressources locales pour développer les activités et l'emploi

- Sites économiques d'intérêt SCoT
- Sites économiques intercommunaux
- Polarités accueillant une ou plusieurs localisations préférentielles pour les commerces de plus de 300 m<sup>2</sup>
- Zones commerciales périphériques
- Zone de vigilance sur les terres maraîchères

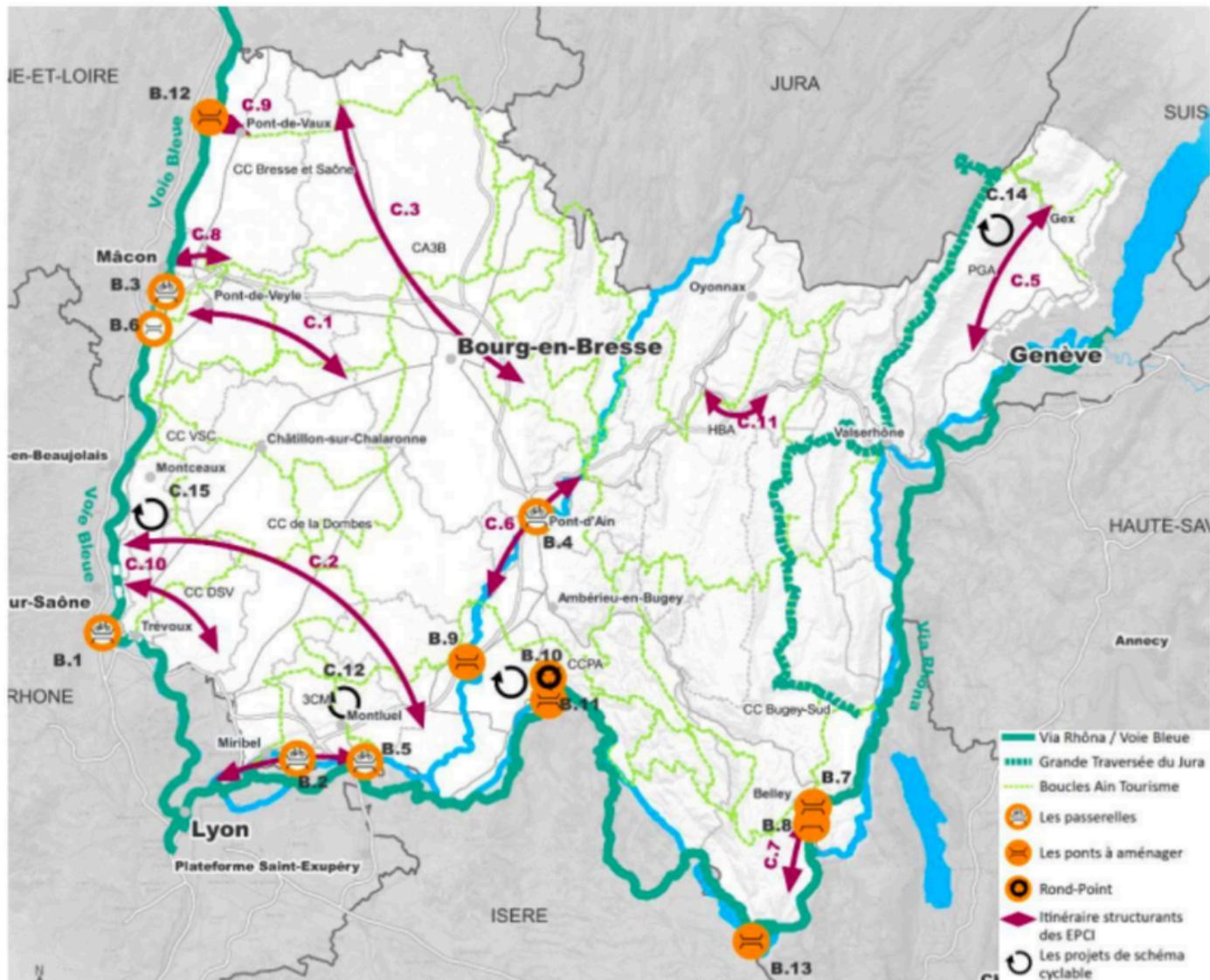
#### Préserver les qualités du grand paysage et valoriser la qualité du paysage urbain

- Vues remarquables
- Sites urbains de caractère



# ANNEXES

## Annexe 8 : carte des projets cyclables de l'Ain



### Développer les grands itinéraires cyclables

- A.1 – La Via Rhôna
- A.2 – La Voie Bleue
- A.3 – La grande traversée du Jura
- Boucles touristiques d'Ain Tourisme.



### Sécuriser les franchissements cyclables

- B.1 – Passerelle de Saint-Bernard - *inscription au CPER en cours*
- B.2 – Passerelle à Saint-Maurice-de-Beynost - *dès 2023*
- B.3 – Passerelle en aval du Port de By – *A étudier*



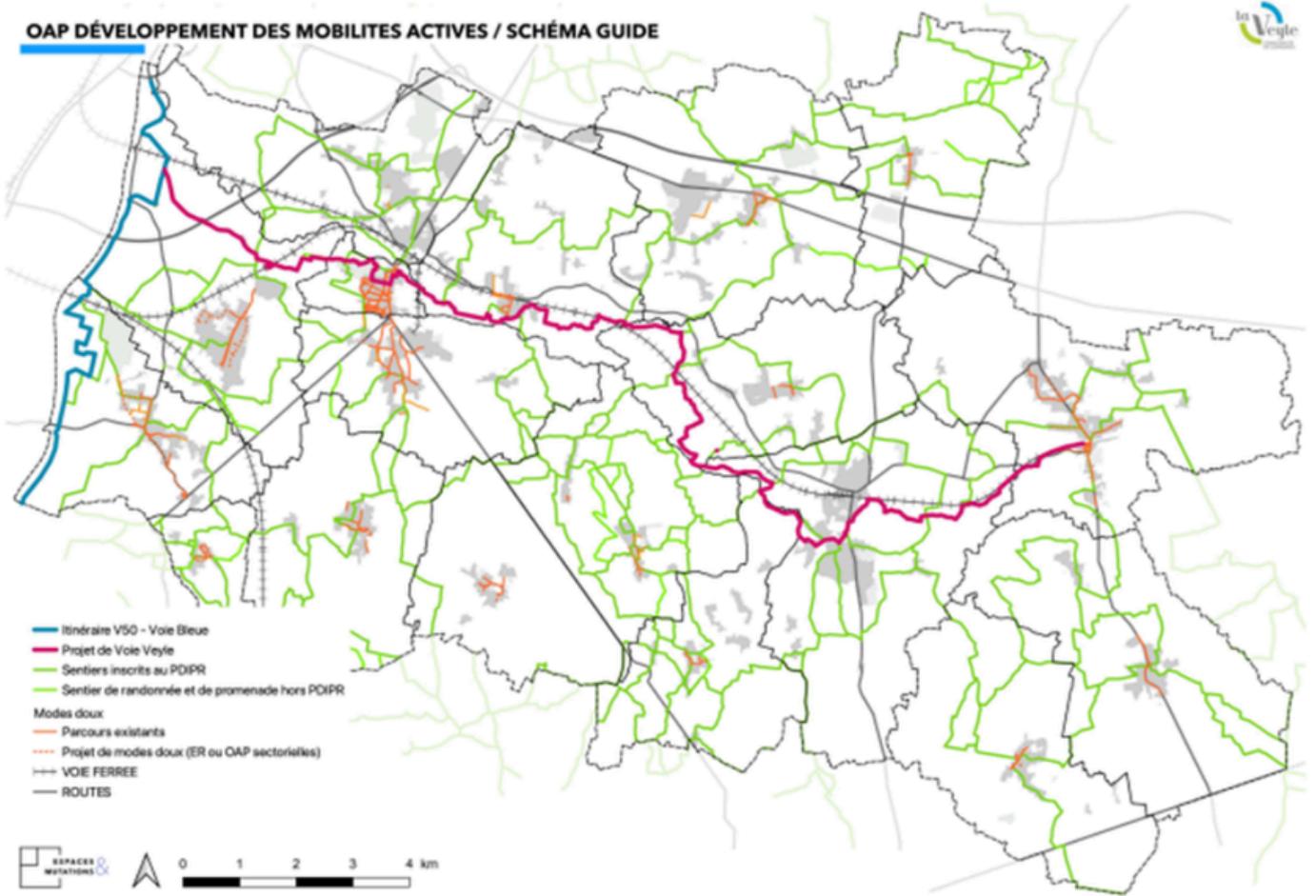
### Soutenir les projets cyclables des EPCI

- C.1 – La Voie Veyle : Relier Mézériat à Grièges – *MOA CC de la Veyle*
  - C.2 – Liaison Via Rhôna et Voie Bleue - *MOA CC de la Dombes*
  - C.3 – La Traverse : Relier Ceyzeriat à Saint-Trivier-de-Courtes - *MOA CA3B*
  - C.4 – L'anneau bleu - *Symalim*
  - C.5 – Voie verte Pays de Gex - *MOA PGA*
  - C.6 – Berges de l'Ain - *MOA CC RAPC*
  - C.7 – Voie multimodale sur ancien chemin de fer – *MOA CC Bugey Sud*
  - C.8 – Liaison Mâcon – Bâgé-le-Châtel – *MOA CC Bresse et Saône*
  - C.9 – Liaison Pont-de-Vaux – Voie Bleue – *MOA CC Bresse et Saône*
  - C.10 – Rabattement Voie Bleue – *MOA CC DSV*
  - C.11 – La voie douce du Lac de Nantua au Lac de Sylans - *HBA*
- Les schémas directeurs des EPCI sont aussi à prendre en compte.

# ANNEXES

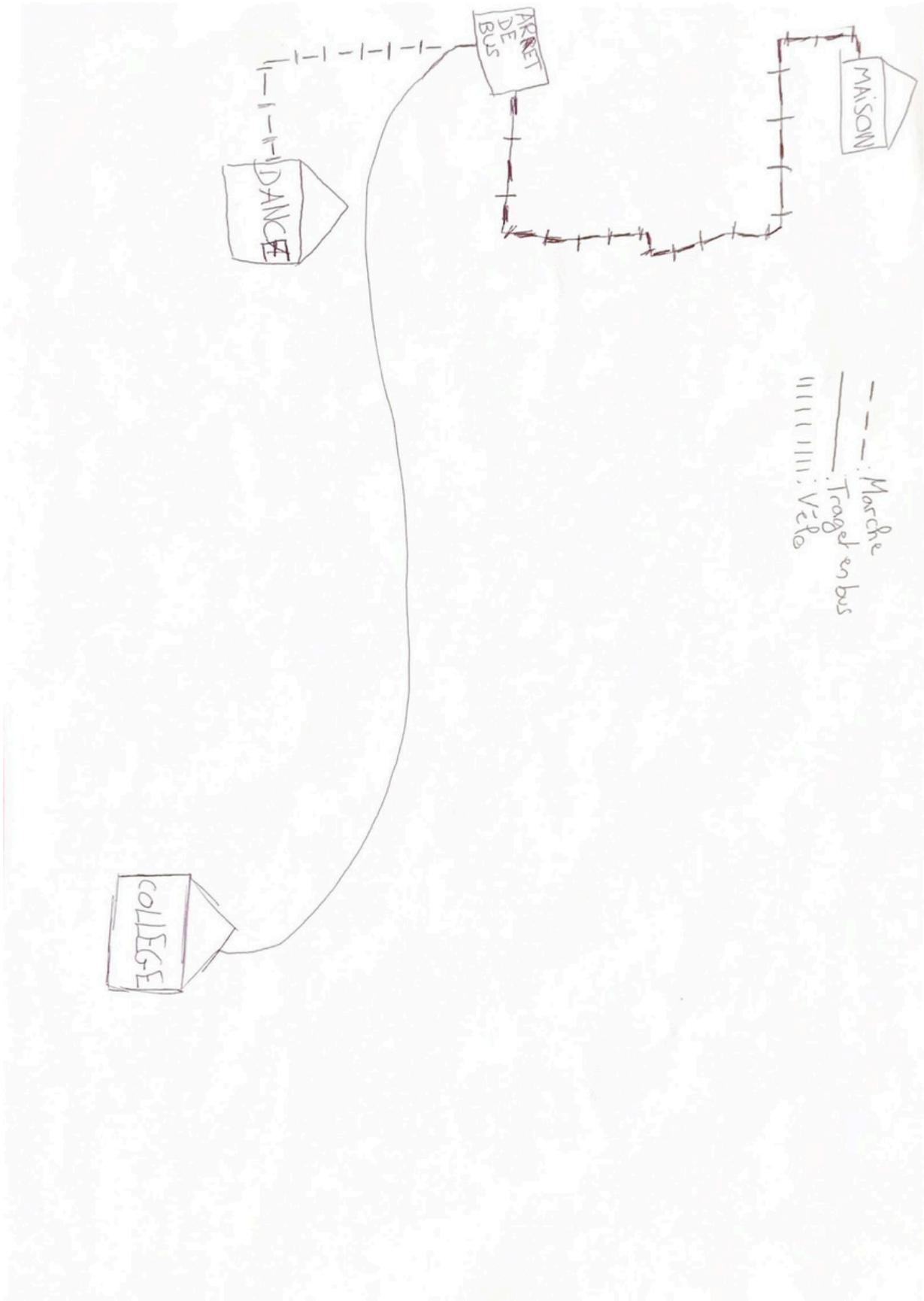
## Annexe 9 : OAP développement des mobilités actives/schéma guide

### OAP DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS ACTIVES / SCHÉMA GUIDE



# ANNEXES

## Annexe 10 : Carte mentale d'une élève de cinquième



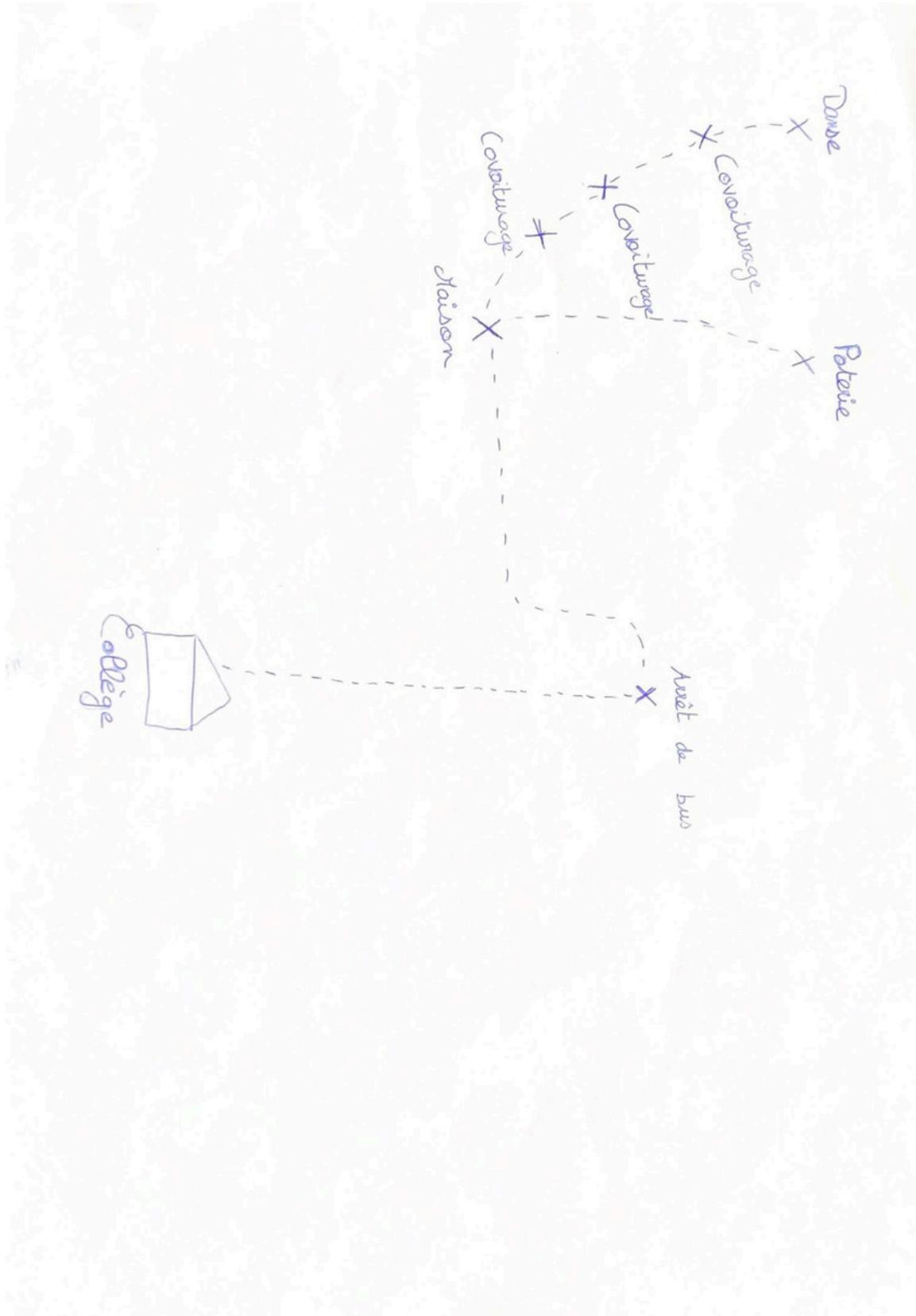
# ANNEXES

## Annexe 11 : Carte mentale d'une élève de cinquième



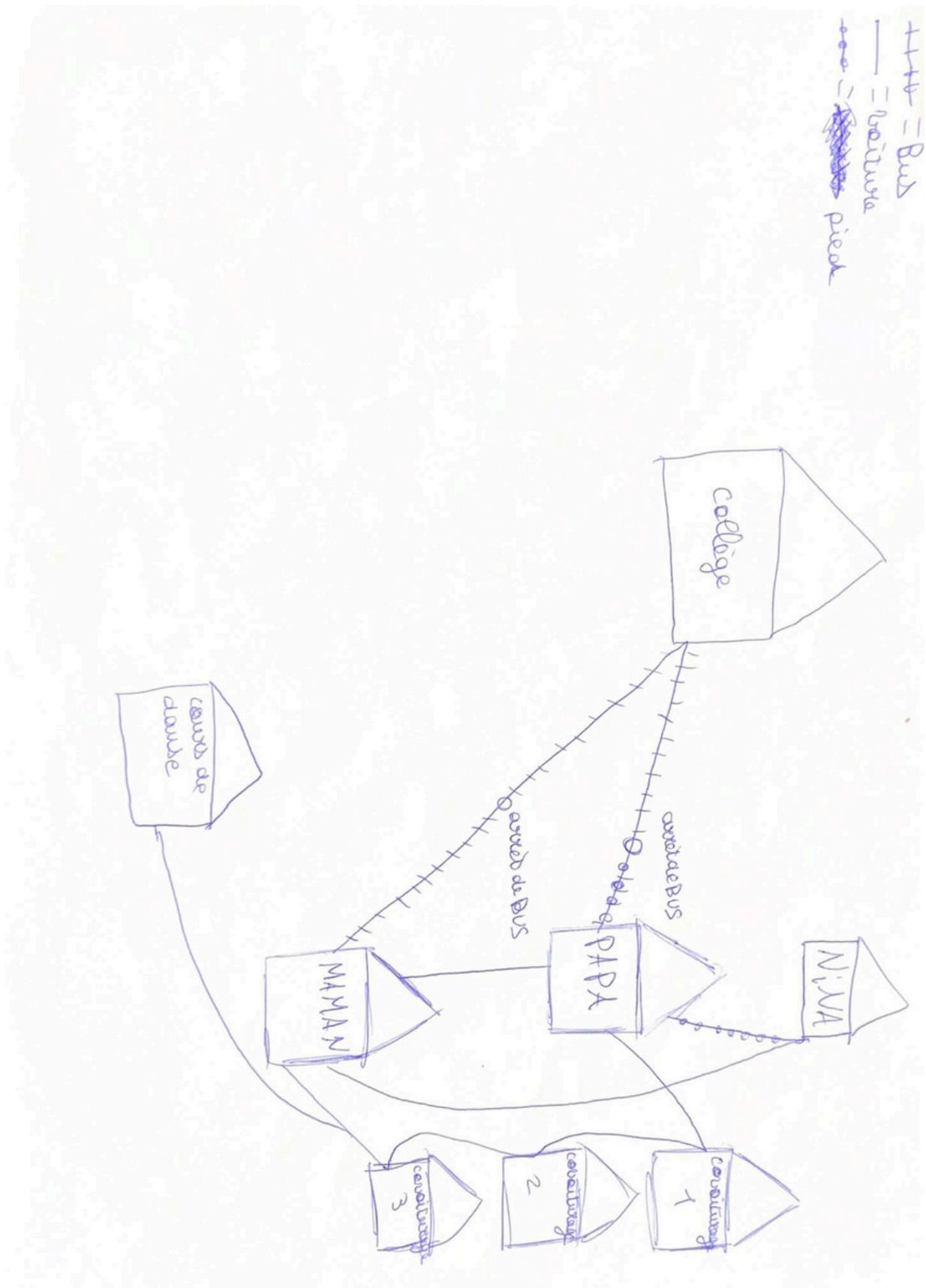
# ANNEXES

## Annexe 12 : Carte mentale d'une élève de cinquième



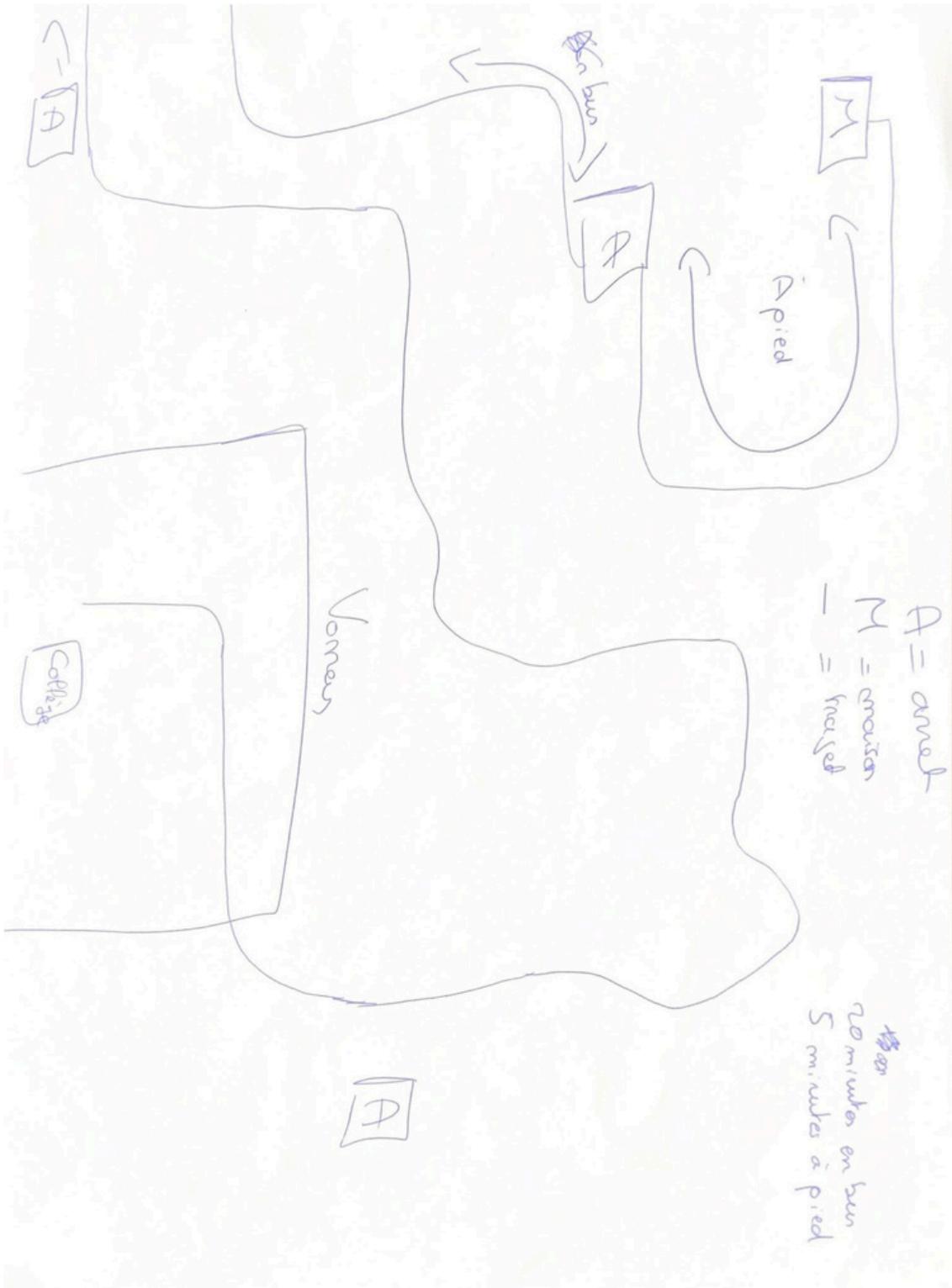
# ANNEXES

## Annexe 13 : Carte mentale d'une élève de cinquième



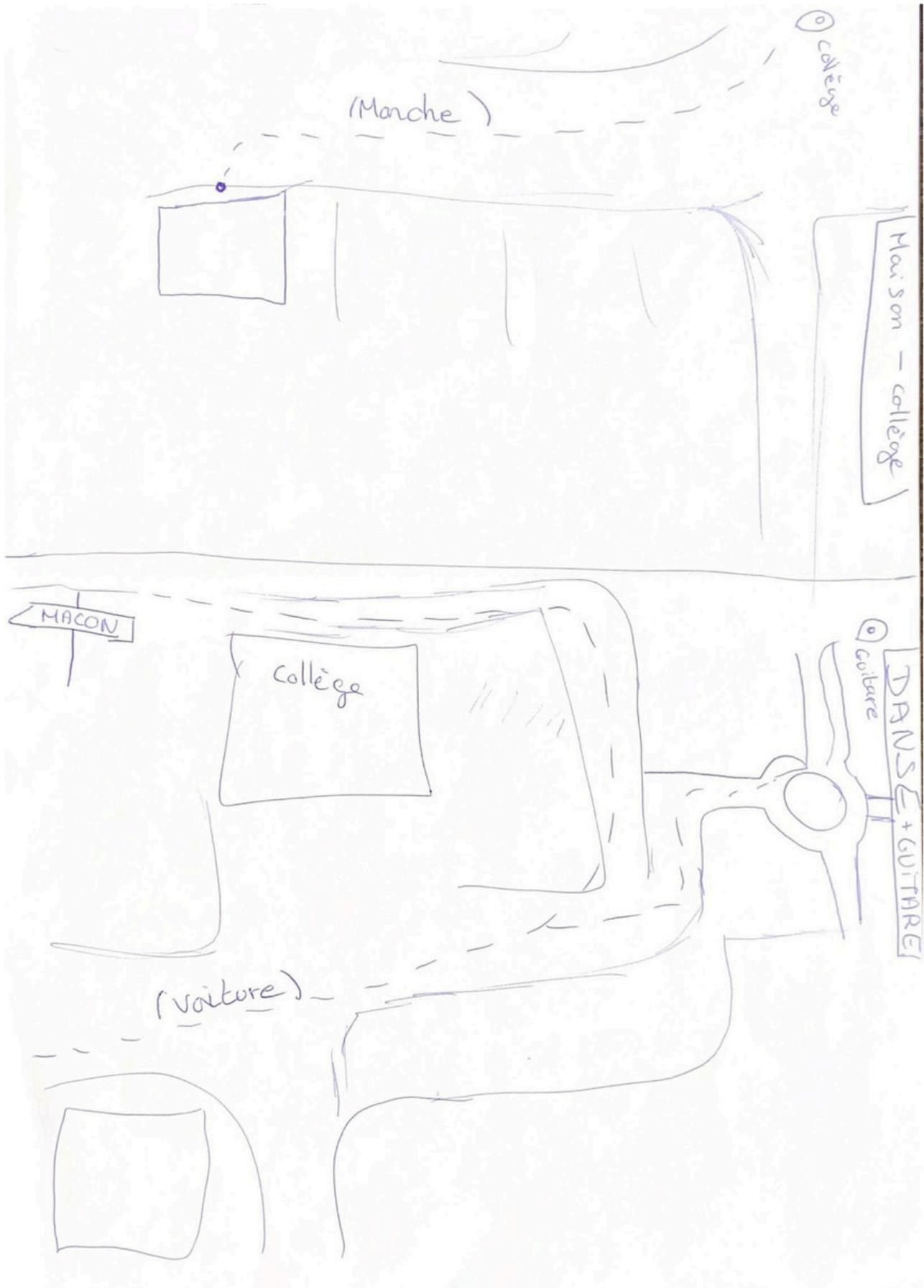
# ANNEXES

## Annexe 14 : Carte mentale d'une élève de cinquième



# ANNEXES

## Annexe 15 : Carte mentale d'une élève de cinquième



# BIBLIOGRAPHIE

---

## OUVRAGES :

BOURDIN. S, AL (2020) *Les territoires ruraux face au défi de la transition écologique*, éditions Quae.

BRETAGNOLLE. A, KALAORA. B (2015) *Géographie des campagnes françaises : des territoires en mutation*, éditions Armand Colin.

WALTER. F (2016). *Les ruralités en Europe*, éditions Armande.

Projet de recherche mené sous la direction de DEBRIE J. (2023), *Faire de la marche un pilier de la transition vers des modes de vies plus écologiques et plus désirables*.

Observatoire des Territoires (2019), *Se déplacer au quotidien : enjeux spatiaux, enjeux sociaux*.

Projet de recherche mené par Forum Vies Mobiles en partenariat avec l'ObSoCo (l'Observatoire Société et Consommation), (2015) *Modes de vie et mobilité : quelles aspirations pour le futur ?*

## ARTICLES :

CAILLY. L, HUYGHES. M, OPPENCHAIM. N (2020) *Les trajectoires mobilitaires : une notion clef pour penser et accompagner les changements de modes de déplacements*, Forum Vies Mobiles

D'ALESSANDRO. C, LEVY. D, REGNIER. T (2021). Dossier *Une nouvelle définition du rural pour mieux rendre compte des réalités des territoires et de leurs transformations*, l'INSEE

HERAN, Frédéric. (2020). *Le vélo, une solution d'avenir ?*, Christophe Rymarski éd., Villes durables. Quelles villes pour demain ? Éditions Sciences Humaines, pp. 41-45.

HUYGHE. M (2022). *Quelle mobilité durable dans les territoires ruraux et périurbains ?*, entretien extrait du Livre des tendances 2022.

## SITES :

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), [en ligne], URL : <https://www.ademe.fr/>

Centre d'études et d'expertise sur les risques, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), [en ligne], URL : <https://www.cerema.fr/fr>

Communauté de communes de la Veyle, *Plan Climat Air Energie Territorial de la Communauté de Communes de la Veyle* [en ligne], 2021, URL : <https://www.calameo.com/read/0054753442cc0ac5db293>

# BIBLIOGRAPHIE

---

Département de l'Ain, L'Ain, Terre de vélo, [en ligne] 11 décembre 2023, URL : <https://www.ain.fr/lain-terre-develo/#:~:text=Une%20passerelle%20suspendue%20au%2Ddessus,un%20parcours%20de%20800%20km>

Département de l'Ain, Schéma des mobilités du Département de l'Ain, [en ligne], 2023, URL : <https://www.ain.fr/app/uploads/2024/03/schema-des-mobilites.pdf>

Géoportail, *Plan Local Intercommunal de la Veyle* [en ligne], 2023, URL : <https://www.geoportail-urbanisme.gouv.fr/map/#tile=1&lon=4.883258&lat=46.26360399999996&zoom=13&mlon=4.883258&mlat=46.263604>

Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE), [en ligne], URL : <https://www.insee.fr/fr/accueil>

Syndicat Mixte Bresse Val de Saône, *Schéma de Cohérence Territoriale Bresse-Val de Saône* [en ligne], 2022, URL : <https://www.bresse-valdesaone.fr/le-scot/>