

# POUR DES VILLAGES À VIVRE

120 personnes (représentants des services de l'état, élus, techniciens, membres associatifs, etc.) se sont retrouvées en mars 2018 à la Haye-Fouassière (Loire-Atlantique) à l'invitation de Rue de l'Avenir Grand Ouest pour parler des « Villages à Vivre ». Ce document est inspiré des échanges de cette journée.

Ce document vise à aider les acteurs locaux des communes rurales à relever le pari du dynamisme de leurs territoires, autour de trois approches : La sécurité pour tous, le développement des modes actifs et l'envie de faire ensemble. Il présente également 5 retours d'expérience de communes engagées dans une démarche Villages à Vivre. Bonne lecture !

La démarche Villages à Vivre valorise les initiatives innovantes et constructives pour des villages, des bourgs et des quartiers plus agréables à vivre. La vitalité des villages est un trésor qui s'entretient grâce à des espaces publics de qualité et des activités de proximité pratiquées à pied ou à vélo. Les politiques publiques en matière de mobilité et de requalification de l'espace public ont un rôle majeur dans la revitalisation des communes rurales ou périurbaines. Elle s'appuie sur la qualité et la reconquête de l'espace public par les habitants, la réduction de la vitesse automobile et le développement d'une offre locale pour les déplacements de proximité.

La sécurité routière constitue aussi une opportunité pour ouvrir le débat et agir sur une transformation des comportements, avec un impact positif sur le ressenti de la sécurité pour tous. Dans les villages, une attention particulière doit être accordée aux publics plus vulnérables (les jeunes, les aînés et les personnes à mobilité réduite ou handicapées) qui doivent pouvoir se déplacer à pied et à vélo en toute sécurité, grâce à des cheminements piétons et des liaisons cyclables confortables et continues.

Enfin, il faut être fiers de nos territoires et s'appuyer sur l'attachement et la connaissance des habitants de leur lieu de vie, pour travailler cette richesse et consolider des démarches d'aménagement et d'appropriation des territoires par les citoyens.

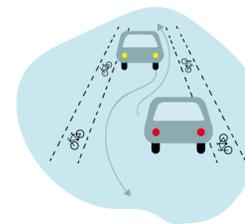
## AGIR POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### LES ACTIONS DU DÉPARTEMENT POUR DES MOBILITÉS PLURIELLES

Les accidents de la circulation impliquent le plus souvent au moins un véhicule motorisé. Une attention portée à tous les usagers et un partage de la route (piéton, vélo et automobile) conditionnent le développement du vélo, de la marche et des pratiques de covoiturage. Pour améliorer la sécurité et développer les alternatives à la voiture, le Département de la Loire Atlantique agit sur 2 axes :

**LES COMPORTEMENTS** : Ils sont dans 95 % à l'origine des accidents routiers. En 2017, une campagne de sensibilisation départementale a touché 35 000 personnes. Le Département s'appuie sur les communes qui démultiplient les messages de prévention grâce à des outils de sensibilisation ou d'alternatives à la sanction (voiture tonneaux, simulateur deux roues, etc.).

**LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES** (4 300 km en Loire Atlantique, 2,2 M€/an) : le Département agit par une approche curative (aménagement de zones d'accumulation d'accidents) et une approche préventive suite à des diagnostics remontés par des élus locaux. Il mène des expérimentations (chaussidou, mise en place d'une navette pour la traversée du pont de Saint-Nazaire à vélo, La Loire Atlantique à vélo) pour augmenter l'usage du vélo.



L'AMÉNAGEMENT CHAUSSIDOU CONSISTE À FAIRE DEUX BANDES CYCLABLES LATÉRALES.

LES VOITURES DOIVENT MORDRE SUR LES BANDES CYCLABLES POUR SE CROISER.

### LES MAIRES ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) et l'AMF (Association des Maires de France) ont publié un guide en direction des élus, qui détaille 8 leviers essentiels pour des actions de sécurité routière locales, concrètes et efficaces. Il s'agit davantage d'une systématisation des idées et des actions déjà engagées intuitivement par les maires. Ce guide fait écho à la charte d'engagement réciproque, signée en 2017 entre l'AMF et le ministère de l'Intérieur.

#### LES 8 LEVIERS POUR AGIR :

1 Désigner un élu référent de sécurité routière, formé par le service sécurité de la Préfecture.

2 Intégrer la sécurité dans l'aménagement du territoire (PLU, pédibus, vélo-bus).

3 S'appuyer sur la connaissance du territoire (diagnostic des espaces récurrents accidentels).

4 Avoir une approche globale et en intercommunalité.

5 Établir un protocole sécurité routière au sein de l'administration locale (exemplarité des agents dans leurs pratiques : port de la ceinture, respect des vitesses, etc.).

6 Mobiliser les citoyens à la sécurité routière et avoir les mêmes règles de précaution pour tous.

7 Intégrer la sécurité dans le festif, par des dispositifs de sortie de fête (ex. « la belle fête »).

8 Se coordonner entre collectivités, police et gendarmerie pour aider les maires à signaler des personnes inaptes à la conduite et à risque (âges, alcool, etc.).



#### EN SAVOIR PLUS

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/maires-securite-routiere-8-leviers-agir>

## FACILITER LA MARCHÉ ET LE VÉLO DANS LES TERRITOIRES RURAUX

### PLUS DE SÉCURITÉ, DE CONFORT ET DE DÉVELOPPEMENT LOCAL

Avoir une approche « usagers » et réfléchir à l'échelle globale de la commune permet de relier les pôles d'activités et de vie et de faciliter les déplacements à pied ou à vélo (à l'intérieur de la commune et entre les communes).

Différents outils peuvent être utilisés pour sécuriser et assurer les continuités, par exemple :

**Le plan de circulation douce**, fait coexister les circulations cyclables et les cheminements piétons. Il prend en compte tous les itinéraires, y compris les chemins de randonnées ou boucles locales VTT, avec des outils et aménagements adaptés selon le tissu urbain (centre-bourg, entrées d'agglomération et desserte des hameaux).

**L'étude de sécurité des déplacements** s'appuie sur une approche multi-usagers pour proposer des aménagements cohérents (vitesse, stationnement, aménagements urbains, etc.) selon le contexte (proximité des écoles et des arrêts de car ou bus).

**Le Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE)** est un outil de programmation qui, à partir d'une sélection de voies, priorise les actions visant l'amélioration de l'accessibilité (PMR, personnes âgées, etc.).

**Toute action sur le statut de la voie (zone 30 / de rencontre, aire piétonne permanente ou temporaire, etc.) favorise la marche et le vélo.**

### L'ÉTAT, GARANT DE LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

L'accident de la route résulte de la conjonction de multiples facteurs, au premier rang le comportement du conducteur. On relève aussi un phénomène inquiétant, la hausse des facteurs distrayants, notamment l'utilisation des téléphones portables en conduisant. Pour faire baisser le nombre d'accidents, un juste équilibre doit être trouvé entre répression et prévention. La répression se traduit par la crainte de la sanction, alors que la prévention vise à modifier en profondeur les comportements par l'acceptation de la règle.

LA PRÉFECTURE DE LOIRE ATLANTIQUE SOUTIEN FINANCIÈREMENT OU ANIME CHAQUE ANNÉE 200 ACTIONS DE PRÉVENTION, VIA LE PLAN DÉPARTEMENTAL D'ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (PDASR). 41 INTERVENANTS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE SONT SUR LE TERRAIN ET LE NOMBRE D'ANIMATIONS A AUGMENTÉ DE 58 % DEPUIS 5 ANS.



La politique de sécurité routière de la Préfecture de Loire-Atlantique s'appuie également sur le Document Général d'Orientations (DGO). Il définit, de manière pluriannuelle et en concertation avec l'ensemble des partenaires institutionnels et associatifs, les enjeux prioritaires nationaux et spécifiques en matière de lutte contre l'insécurité routière dans le département.

### BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES 2017

336 COMMUNES  
113 009 RÉPONSES

En 2017, la Fédération Française des Usagers de la Bicyclette (FUB) a lancé la première édition de l'enquête nationale « Baromètre des villes cyclables » pour recueillir le ressenti des usagers sur la cyclabilité de leur ville. Voici quelques indicateurs et préconisations émises par les usagers à l'intérieur des communes et entre les communes.



70% estiment que les conditions pour l'usage du vélo ne sont pas bonnes.

80% trouvent qu'il est difficile d'aller partout, de façon directe et rapide.



70% jugent le trafic motorisé gênant.

60% ne se sentent pas en sécurité (78% sur les grands axes et interurbains).

67% estiment que le stationnement en gare ou arrêt TC est difficile.

### QUELLES PRÉCONISATIONS ?



UN RÉSEAU CYCLABLE CONTINU, SANS COUPURE POUR DES LIAISONS DIRECTES ET RAPIDES

● Généraliser le double sens cyclable dans les rues à sens unique.

● Gérer les axes en traversées de villages et éviter les effets de coupures.

● Mailler les aménagements cyclables utilitaires et touristiques (véloroutes et boucles locales).

● Conditionner les réalisations de lotissements et zones d'activités à leur accessibilité à vélo.

DES LIAISONS SÛRES ET CONFORTABLES

● Modérer la vitesse (zones 30, zones de rencontre, villages à 30).

● Limiter la vitesse à 70 km/h, voire 50 km/h sur les routes étroites et sinueuses et les liaisons sans aménagements cyclables.

● Créer des aménagements cyclables séparés, efficaces et confortables, en priorité sur les liaisons de moins de 10 km, permettant de relier les petites communes entre elles et avec les pôles d'activités (gares, zones d'activités, aires de covoiturage, etc.).

DES SERVICES INCITATIFS

● Sécuriser le stationnement en gare et sur les aires de covoiturage.

● Favoriser les aides à l'achat de Vélo à Assistance Électrique.

● Proposer davantage de services vélocistes et location.

EN SAVOIR PLUS : [www.parlons-velo.fr](http://www.parlons-velo.fr)

## UNE CONVERGENCE D'INTÉRÊTS POUR DES VILLAGES À VIVRE

### LES SYNERGIES FONT LES BONS PROJETS

Chaque village a une approche originale et différente pour s'engager dans la revitalisation de son centre-bourg, sécuriser les déplacements et inciter les modes actifs. Les associations d'élus, telles que BRUDED et l'Association des Maires de France (AMF), jouent un rôle déterminant dans l'essaiage de démarches innovantes et réussies et démontrent que cela est possible et à des coûts maîtrisés.

Pour les communes désireuses de s'engager, les réseaux locaux d'élus et de communes constituent des points d'appui à la fois de conseil, de retour d'expériences et d'orientation vers des financements dédiés à des aménagements très ciblés de centre-bourgs (contrats de territoire, fonds départementaux). Les CAUE (Conseil en Architecture, Urbanisme et Environnement) peuvent intervenir en pré-étude de projets plus lourds (aménagement de rue, création de logements, etc.).

### AMÉNAGER POUR ET AVEC LES GENS

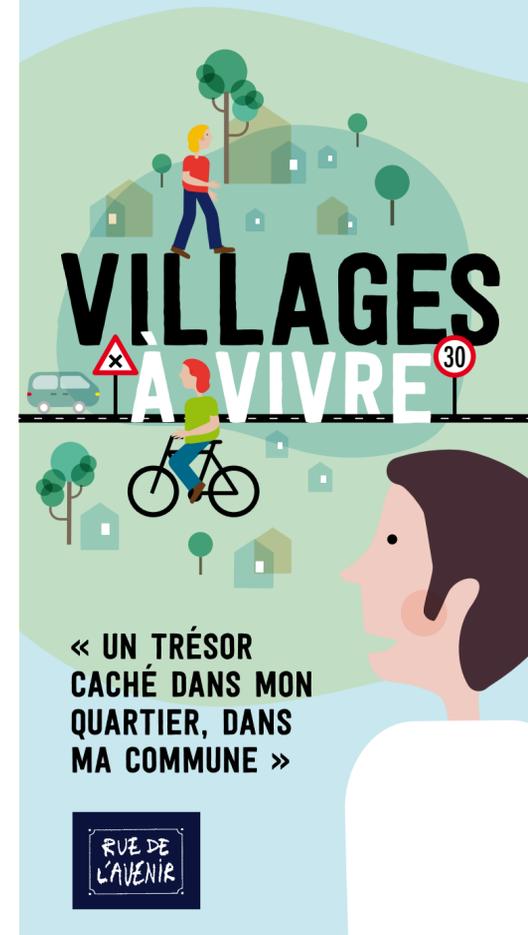
La transversalité des acteurs et l'implication des habitants dans l'action de terrain sont aussi des facteurs de réussite. Les habitants (actifs, adolescents, enfants, personnes âgées) ont un regard singulier sur le devenir de leur commune et le plaisir d'y vivre. Écouter, dialoguer, mener des ateliers sur plan avec les habitants permet de partager un diagnostic, d'identifier les vrais besoins, pas toujours apparents, et de questionner différemment le projet pour faire émerger de nouvelles idées.

Pour une petite commune, une ou deux réunions de concertation, animées par un bureau d'études pluridisciplinaire, ont une plus-value et permettent de s'extraire de la posture de technicien et/ou d' élu, dans le but de travailler de la matière (vivante) avec toutes les parties prenantes. Les coûts de conception et d'accompagnement d'une démarche mobilisent un budget ridicule par rapport à la réalisation des travaux de voirie ou d'infrastructure. Sortir de la peur des coûts et notamment de l'ingénierie est indispensable ainsi que de la supposée perte de temps !

LE COMITÉ INTERMINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DU 9 JANVIER 2018 A PRÉCONISÉ DES ADAPTATIONS ROUTIÈRES POUR PROTÉGER LES PIÉTONS, ADAPTATIONS QUI RESTENT À METTRE EN ŒUVRE :

● Augmenter la visibilité des piétons en repensant l'aménagement des abords immédiats des passages piétons.

● Offrir aux gestionnaires de voirie la possibilité de matérialiser une ligne d'effet des passages piétons jusqu'à cinq mètres en amont de ceux-ci pour indiquer l'endroit où les véhicules doivent s'arrêter pour laisser traverser les piétons.



« UN TRÉSOR CACHÉ DANS MON QUARTIER, DANS MA COMMUNE »



### LES INTERVENANTS

#### INTERVENANTS INSTITUTIONNELS :

Emmanuel Barbe, délégué interministériel à la sécurité routière (DSR), Nicole Klein, préfète de Loire-Atlantique et préfète de Région, Laurent Bissery, vice-président de l'association BRUDED et adjoint au maire de Bouvron, Jean-Pierre Bouillant, maire de La Haye-Fouassière, Marcel Cousin, maire-adjoint de La Haye-Fouassière, Jean Charrier, vice-président aux mobilités du conseil départemental 44, Didier Fouché, maire de Soullitré, Bernard Gagnet, vice-président au développement des territoires du CD44 et président CAUE44, Maurice Perrion, vice-président de la Région Pays de la Loire et AMF 44, Yannick Scanff, conseiller municipal à Saint-Avé.

#### BUREAUX D'ÉTUDES ET SERVICES TECHNIQUES :

Loïc Dumont, responsable des services urbanisme et bâtiments à la Haye-Fouassière, Corine Pin, consultante du bureau d'études Agoracité.

#### ASSOCIATIONS :

Anne Faure, présidente de Rue de l'Avenir France, François Prochasson, président de Rue de l'Avenir Grand Ouest, Annie-Claude Thiolat, présidente de Place au Vélo Nantes.

Rue de l'Avenir Grand Ouest

François Prochasson : [rudedelavenir.gouest@gmail.com](mailto:rudedelavenir.gouest@gmail.com)

Document réalisé par Rue de l'Avenir Grand Ouest avec le soutien financier de la Délégation à la Sécurité Routière (DSR) - Avril 2019

Rédaction : Écologie Urbaine et Communication  
Conception graphique : l'atelier de l'estuaire  
Impression : Imprimerie Parenthèses



## SAINT-AVÉ

ENJEU : APAISER ET PARTAGER LA VILLE ENTRE PIÉTONS / CYCLISTES / AUTOMOBILISTES.

### DÉMARCHE

Généralisation du 30 km/h et de la priorité à droite sur l'ensemble de l'agglomération.

### CONCERTATION / COMMUNICATION

Groupe de travail "déplacements" et vaste campagne de communication (revue municipale avec 6 pages spécifiques, un fascicule de 8 pages, un autocollant).

### TRAITEMENT ET AMÉNAGEMENT

Matérialisation du 30 km/h par des portes sur les différentes entrées et sorties significatives de la ville.

Rappel régulier du marquage au sol du 30km/h.

Matérialisation de quelques chicanes et usage du chaussidou.

## AGIR ENSEMBLE POUR LA SÉCURITÉ

LA VILLE À 30, C'EST PLUS DE LISIBILITÉ POUR LES AUTOMOBILISTES.

PASSER DE 50 À 30 KM/H RÉDUIT LA VITESSE DE 40 %. MAIS EN RÉALITÉ LA PERTE DE TEMPS EST D'ENVIRON 10 %.

SAINT-AVÉ

BOUVRON

FAIRE AVEC LES HABITANTS !

## BOUVRON

ENJEU : RÉNOVER ET REQUALIFIER LA PLACE CENTRALE AU PROFIT D'UN ESPACE DE RENCONTRE ET D'UNE MEILLEURE VISIBILITÉ DES COMMERCES (DÉVIATION DE LA RN171).

### DÉMARCHE

Un schéma directeur d'aménagement du centre-bourg.

Un diagnostic sensible de paysage (ambiance, patrimoine végétal et bâti).

Un plan guide à plus grande échelle et une identification de poches de stationnement aux alentours.

Élaboration de scénarios soumis au vote des habitants.

### CONCERTATION / COMMUNICATION

Ateliers : mobilité, carte sensible, patrimoine.

Atelier avec les commerçants.

Réunions publiques.

### TRAITEMENT ET AMÉNAGEMENT

Libération du parvis de l'église. Création d'un îlot avec un patio aménagé sur la place.

Refonte du réseau viarie du centre au profit des modes doux.

LES CARTES DONNENT UN ÉCLAIRAGE NOUVEAU GRÂCE À UN LANGAGE ACCESSIBLE À TOUS.

NOUS QUESTIONNER SUR CE QU'EST NOTRE COMMUNE AUJOURD'HUI.

# VILLAGES À VIVRE

LA HAYE-FOUASSIÈRE

LES HABITANTS SONT EXPERTS DE LEUR RUE AU QUOTIDIEN.

ÇA ROULE TROP VITE !

## PARTAGEONS L'ESPACE PUBLIC

LE PROJET PAYSAGER DES ESPACES D'AGRÈMENT A ÉTÉ IMAGINÉ ET RÉALISÉ PAR LES ÉLÈVES DE BAC PRO AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS

SUR LA PLACE, ON A ESSAYÉ DE FAIRE VENIR LES PERSONNES ÂGÉES POUR DISCUTER SUR LES BANCs.

SOULITRÉ

CHEDIGNY

NE PAS CHERCHER À FAIRE DES COPIER-COLLER. À CHAQUE PROJET, UN AMÉNAGEMENT.

## LA HAYE-FOUASSIÈRE

ENJEU : CRÉER DU LIEN ENTRE LES DIFFÉRENTES ENTITÉS URBANISÉES DE LA COMMUNE (CENTRE-BOURG, VILLAGE, ÉQUIPEMENTS, ETC.).

### DÉMARCHE

Un schéma directeur d'adaptation des vitesses pour fixer les grandes orientations d'aménagement de la commune.

Appui sur le ressenti des habitants « ça roule trop vite ».

Mesures d'éléments factuels : trafic, relevés de vitesse, géométries de voies.

### CONCERTATION / COMMUNICATION

Réunions publiques, enquêtes riverains

### TRAITEMENT ET AMÉNAGEMENT

Zone 30.

Usage de végétaux et matériaux pour sortir de la logique routière.

Réalisation de micro-ouvrages (écluses, chaussidou) pour donner du rythme aux rues très linéaires.

## SOULITRÉ

ENJEU : PRIVILÉGIER LES DÉPLACEMENTS À PIED DANS LE VILLAGE.

### DÉMARCHE

Approche Environnementale de l'Urbanisme (AEU), PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public) et charte Ecoquartier.

### CONCERTATION / COMMUNICATION

Réunions publiques, journées annuelles autour de thèmes culturels ou festifs

### TRAITEMENT ET AMÉNAGEMENT

Mise en zone 30 du bourg (quelques plateaux dans les secteurs dangereux).

Réalisation d'aménagements qualitatifs des espaces publics et des espaces verts.

Facilitation des usages des espaces publics (terrasses, jardins des enfants, bibliothèque de rue, fête de village).

Création de chemins piétonniers dans les lotissements pour que les enfants viennent à l'école en autonomie.

Aménagement des abords des écoles.

UNE QUESTION D'AMBIANCE !

RÉDUIRE LA VITESSE ET LA CIRCULATION EST UN GAGE DE SÉCURITÉ ET UN GAGE DE CONVIVIALITÉ.

QUEL PLAISIR DE PARCOURIR CHÉDIGNY EN MAI-JUIN, QUAND LES ROSIERS SONT EN PLEINE FLORAISON.

## CHEDIGNY

ENJEU : REVITALISER UNE TRAVERSÉE DE BOURG À L'OCCASION DE L'ENFOUSSEMENT DES RÉSEAUX

### DÉMARCHE

Le rosier en pied de façade, pour réduire et ralentir la circulation.

### CONCERTATION / COMMUNICATION

Implication des habitants dans l'organisation d'animations de la rue, retour des commerces.

### TRAITEMENT ET AMÉNAGEMENT

Zone de rencontre, stationnements des commerces déportés hors du bourg.

Des rosiers avec une frondaison très dissuasive pour la circulation des camions.

Une végétation qui crée une ambiance apaisante sans ajouter d'aménagements coûteux.

## POUR ALLER PLUS LOIN

Beaucoup de communes rurales s'engagent dans l'encouragement d'alternatives à la voiture. Le Vélo à Assistance Électrique (VAE) peut remplacer la deuxième voiture dans un ménage et permettre ainsi des économies substantielles tout en facilitant les déplacements locaux. Rue de l'Avenir Grand Ouest propose d'accompagner les communes qui souhaiteraient développer un environnement favorable au développement du VAE : comment lever les obstacles, donner envie et garantir la sécurité ?

Si vous êtes intéressés, contactez-nous [RUDELAVENIR.GOUEST@GMAIL.COM](mailto:RUDELAVENIR.GOUEST@GMAIL.COM)

RUE DE L'AVENIR : [www.ruedelavenir.com](http://www.ruedelavenir.com)

SÉCURITÉ ROUTIÈRE : [www.securite-routiere.gouv.fr](http://www.securite-routiere.gouv.fr)

[www.loire-atlantique.gouv.fr/Politiques-publiques/Securite-routiere-transport-et-deplacements](http://www.loire-atlantique.gouv.fr/Politiques-publiques/Securite-routiere-transport-et-deplacements)

BRUDED : [www.bruDED.fr](http://www.bruDED.fr)