

L'indépendant mâconnais

#8. Circulons dans Mâcon !

Un centre-ville commerçant qui souffre mais les parkings des zones commerciales extérieures ne désemplissent pas. Des pots d'échappement toujours plus nombreux, mais choisir le vélo ou le bus est bien compliqué. Les modes et destinations de la circulation dans Mâcon méritent qu'on s'y attarde. Si la situation relève bien de l'héritage des Trente Glorieuses, on ne peut toutefois pas s'y tenir. L'étude du paysage urbain montre que des voies d'amélioration existent, et que ce ne sont pas toujours celles retenues par les élus, même si de réels efforts de leur part méritent toutefois d'être explicités.

L'héritage du « tout automobile »

Comme la plupart des villes moyennes en France, Mâcon s'est développée fortement dans les années 1960 et 1970. L'essor démographique s'est accompagné d'une évolution de société, avec quelques grands principes toujours présents aujourd'hui. Les enfants de l'après-guerre ont participé à la naissance de la société de consommation qu'on connaît. Alors que quelques groupes d'individus mettaient en avant les soucis que pouvait engendrer cette évolution, la majorité se retrouvaient en communion dans la construction de grandes tours d'habitation, dans l'installation de grandes zones commerciales, dans le coulage de tronçons routiers joignant ces espaces ainsi que les zones

industrielles. Ce fut le début d'une tertiarisation du pays, donnant davantage de poids aux villes.

Chantre de la grande distribution, à l'origine de l'hypermarché, l'homme d'affaires colombien Bernardo Trujillo (1920-1971) avait fait des émules. Gourou du tout automobile, l'une de ses formules entrée dans la postérité, « no parking no business », résume la

philosophie d'un urbanisme réduit à sa plus simple expression. Malgré des tentatives laborieuses pour limiter l'explosion de ces surfaces commerciales, qui en venaient à influencer les choix de développement des villes, au détriment des centres, les règles restrictives des années 1990, au niveau national, n'ont jamais véritablement pu être appliquées, donnant toute latitude aux grands groupes constitués.



le début des constructions au Nord, à la fin des années 1970, et stabilisation du réseau routier (source : IGN)



vue sur la RD906 qui traverse Mâcon par les quais (source : Google Earth)

A Mâcon comme ailleurs, des familles sont bien installées, les Mulliez avec *Auchan*, *Weldom*, *Leroy Merlin*, *Boulangier*, *Décathlon*, *Kiabi*, *Norauto*, *Saint-Maclou*, *Flunch...*), les Ginetet (*GiFi*, *Besson*, *Action...*), dans une ville qui, jusque dans sa périphérie vers Varenne-lès-Mâcon et Crêches-sur-Saône, comprend une panoplie notable de groupements de franchises (avec les groupes Aldi, E. Leclerc, Eram, McDonald's, Mobilux, Promodès, Schmidt, Schwarz, etc.).

En 1969 encore, vers Sancé, le camping municipal actuel était isolé, à son emplacement actuel, entre des champs, sans rien entre les tours déjà construites de Marbé et lui. En 1971 la première surface est là, c'est le début de ce développement au Nord, avec des bâtiments qui se multiplient dans les années 1970, tendant à la fin de la décennie à devenir ce qu'elle est encore aujourd'hui. Au sud de la ville la logique est la même, mais

avec un tissu industriel plus important. Dans le même temps la ville, alors carrefour historique, s'affirme comme un carrefour moderne, avec le début de l'autoroute. L'ode à la voiture est particulièrement chantante sur la route de Lyon, au sud, avec la succession des concessions et réparateurs, de même au nord à Sancé autour du kilomètre 400.

La responsabilité de la situation actuelle est ancienne, et collective. La circulation dans Mâcon, c'est l'automobile, et il peut être difficile de défaire les habitudes. La gare de Mâcon fut ouverte en 1854, mais au-delà d'un âge d'or, son développement ne fut pas une priorité après la Seconde Guerre mondiale, et on en connaît l'état aujourd'hui, avec des accès difficile à tout niveau, à tout point de vue. On croirait par ailleurs que le vélo est une lubbie récente, sans doute du fait d'une sensibilité accrue devant l'évolution de notre

environnement. Pourtant, on envisageait la création d'une piste cyclable sur le boulevard des Neuf Clés en 1958, et la commune de Flacé, alors indépendante encore, était prête à céder une parcelle de terrain à la ville de Mâcon pour que cela se concrétise. Mais ce n'était pas une priorité pour la ville, et les routes ne furent pas conçues pour les prendre en compte.

Concrètement cet héritage est une raison de la difficulté à rattraper le retard, au-delà d'une bonne ou d'une mauvaise volonté de la majorité municipale, qu'il convient de cerner aussi. Aujourd'hui, comme nous l'écrivions dans notre deuxième numéro, en juin 2021, « 80 % des ménages ont au moins une voiture (et 23 % en ont deux ou plus). Ces chiffres montent à respectivement 87,5 % et 40 % au niveau de l'arrondissement [...]. La part des moyens utilisés pour se rendre au travail confirme la mainmise de la voiture, utilisée

dans 73 % des cas, contre 12,5 % pour la marche, 7,5 % pour les transports en commun, 2 % pour le vélo. Dans l'arrondissement, la voiture passe à 81 %, contre 7 % de marche à pied, 4 % de transports en commun, 1,3 % de vélo. La situation est toujours moins bonne qu'au niveau national. »

En lien avec le commerce, les choix d'organisation de la circulation relèvent d'une politique qui a des conséquences aujourd'hui particulièrement nettes, qu'on ne peut imputer seulement à l'essor de la vente en ligne. En 2022 le taux de vacance des surfaces commerciales à Mâcon est de 15,5 % en hypercentre, de 17 % en centre ville, contre respectivement 4 % et 8 % à Bourg-en-Bresse par exemple¹.

Les points noirs et les projets

Dans ce contexte, comment améliorer la situation, comment faciliter la circulation, dont la circulation automobile en considérant qu'elle est en l'état indispensable pour beaucoup ? Comment favoriser certaines pratiques afin de maintenir une vie de centre-ville ? Comment mettre en valeur et autoriser les alternatives, moins polluantes, comme les bus, le vélo, le train ?

Les points de congestion

S'il y a plusieurs points de congestion dans Mâcon, ils restent relativement ponctuels et relativement courts. Ils sont toutefois bien réels :

- le long d'un axe Varenne-lès-Mâcon jusqu'au carrefour Pierre-Mendès-France (où se trouvent notamment *Bureau Vallée*, *Picard* ou *Peugeot*) ;

- du carrefour de la 1^{ère} Armée (au début des Blanchettes) jusqu'au carrefour de l'Europe, avec des soucis ponctuels depuis et vers le pont François-Mitterrand ;

- le long de la voie ferrée sur toute la rue Bigonnet vers Saint-Clément ;

- de la rue Bigonnet jusqu'au début de la route de Bioux, vers Charnay-lès-Mâcon ;

- auprès du Centre hospitalier, du rond-point desservant la polyclinique jusqu'au rond-point donnant rue des Petits Champs ;

- du rond-point de la Maison du Coq jusqu'à la place de la Barre ;

- le long de la rue de l'Héritan et de la Liberté, au niveau des groupes scolaires puis ponctuellement du carrefour du stade de Flacé, avec un passage non négligeable de camion vers la Grisière ;

- du rond-point de Neustadt, le long de la rue du Vallon, jusqu'au parc de l'Abîme à Marbé.

Selon les projets dont nous avons connaissance, aucune réfection ou signalisation n'est prévue pour les rues qui pourraient diminuer certains blocages, la rue des Essards au sud, comme la rue de la Déserte au nord. La gare souffre d'une seule entrée, quand la réfection des parkings pourrait permettre de

mieux réguler le trafic, quand la mise en place d'autres accès, à l'opposé, vers le boulevard Maréchal-Leclerc, aurait un intérêt. A Marbé, il y a bien le projet d'un rond-point, entre la rue du Vallon et la rue de Sancé, mais il ne résoudrait pas aisément les soucis de trafic au bord du parc de l'Abîme, où la marge de manœuvre est somme toute limitée.

Partout des solutions peuvent être mises en œuvre, avec parfois, dans les cas les plus difficiles, la mise en avant de voies alternatives, au sud, de doublements de voies, aux Blanchettes. La gratuité du contournement Sud de la ville par l'A406 ne permettrait-elle pas de réduire le trafic dans le centre ? En tout cas rendre une circulation difficile ou la laisser s'enliser, cela ne favorise pas d'autres moyens de transport, surtout dans une ville qui ne peut vivre que de l'attrait qu'elle a pour les consommateurs et travailleurs qui vivent dans la proximité rurale, surtout quand les autres transports ne sont pas pourvus correctement. On a le sentiment, et la lecture des études officielles le confirme, que la ville connaît les problèmes mais qu'elle n'a ni l'envie d'améliorer la circulation automobile existante, ni l'envie de réduire la place de la voiture dans cet environnement.

Les projets de la Ville de Mâcon

Seul le problème du trafic au centre hospitalier a été pensé, avec un projet de déviation, mais qui vient s'imposer au détriment de terres agricoles. L'autre projet d'ampleur n'est pas une solution à un problème de congestion, mais un

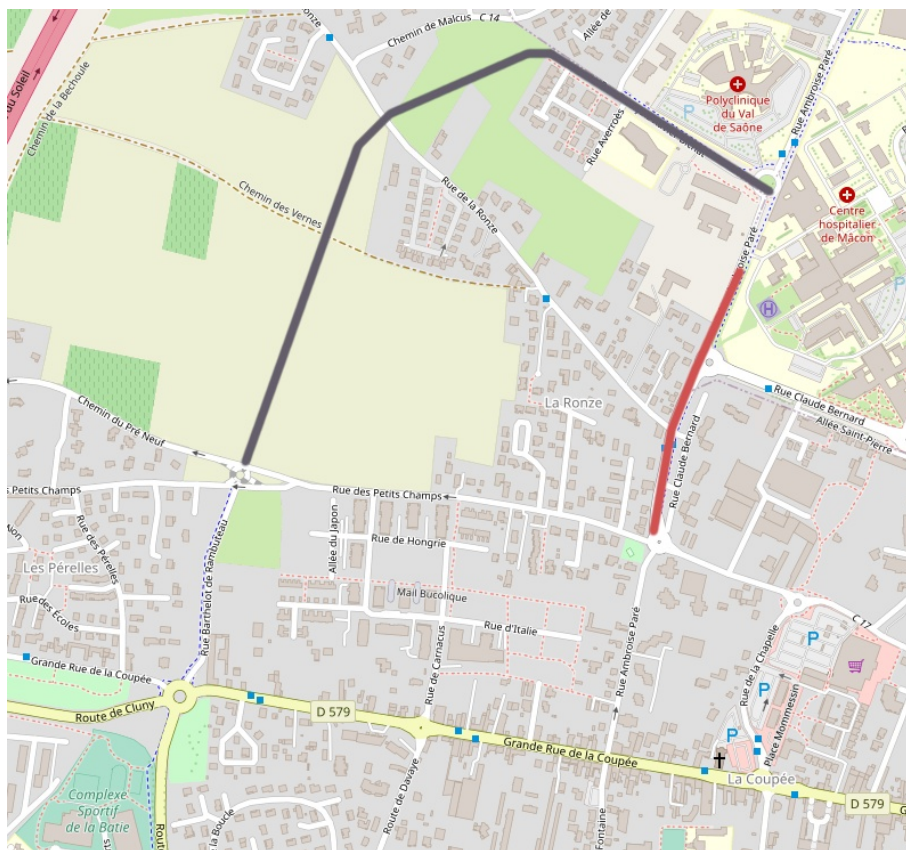
projet de développement économique via la communauté d'agglomération MBA, à Sancé, avec un projet de ZAC² et de voie, rejeté par le conseil municipal de cette commune en séance du 10 mai 2021³.

Notons que pour Flacé, le maire de Mâcon promettait dans son programme aux élections de 2020 la suppression de la déchetterie de la Grisière, notamment pour réduire le trafic de poids lourds dans le quartier. C'est ainsi noté la « Fermeture de la déchetterie de la Grisière : Fin du passage des camions en direction de la Grisière qui apportera confort et sérénité aux Mâconnaises et aux Mâconnais (qualité d'air plus sain, diminution des nuisances sonores...) ».

Toutefois, et sans capacité de trafic sur la voie qui contourne l'espace Griezmann vers Sancé, le projet d'une zone industrielle à Hurigny, portée par Mâcon via la communauté de communes MBA, ne présage rien de mieux⁴, si la déchetterie est véritablement supprimée. En outre, le projet d'une école Jeanne d'Arc en lieu et place du stade Jules Révillon, à Flacé, ne fera qu'amener un trafic supplémentaire sur cet axe Est-Ouest, avec un groupe scolaire en plus des trois existants (Henri Matisse, Ozanam, Pasteur), sans oublier les deux lycées René Cassin et Lamartine qui ont un impact aussi sur cette voie.

Le stationnement

La question du stationnement est tout aussi importante que celle de la circulation, en particulier pour le



projet de déviation du pôle Santé jusqu'à Charnay (gris),
et congestion actuelle (rouge)



projet de déviation entre Mâcon et Sancé (gris)

Fonds de carte : OpenStreetMap

commerce. Tandis que de grands parkings accueillent aisément et gratuitement les véhicules dans les grandes surfaces extérieures et dans les zones commerciales, on laisse le centre-ville payant, parfois sous la gestion d'une entreprise en délégation. Entre les tenants du zéro voiture, pour des règles de stationnement plus strictes, un découragement financier, et les défenseurs d'un accès régulé, ce non-choix fait *a fortiori* la part belle aux commerces extérieurs, et aucune solution ne paraît viable. La gratuité permise après achat ? Un échec. La demi-heure gratuite ? Une mesure qui ne favorise pas les achats.

Là encore il y a des alternatives, sans devoir compter sur un parking Monnier éloigné et diminué, ni sur un parking de Saint-Clément vite saturé. Des parkings à barrières, à l'Héritan et sur l'esplanade Lamartine, avec gratuité de deux heures, puis paiement, avec tarif prohibitif après un certain nombre d'heures, pourraient faire partie des possibilités pour aider à l'accès au centre-ville tel qu'il existe dans les villes proches de Bourg-en-Bresse ou Villefranche-sur-Saône (avec aussi des parkings totalement gratuits proches des commerces).

Les alternatives à l'automobile, des possibles inexploités

Le train

On ne peut pas dire, avec deux gares, que Mâcon soit mal desservie, avec une fréquence correcte de trains. Que la ligne

Dijon-Lyon connaisse des soucis, ce n'est pas propre à la région, ni à la ville. Mais il va de soi aussi que la SNCF n'a pas considéré la gare de Mâcon-Ville comme un investissement depuis longtemps : stationnements chaotiques, accès aux voies inadaptés, accessibilité faible, en voiture ou à pied, dont la responsabilité est partagée avec les collectivités locales. Les lignes bougent, avec notamment un projet de passerelles avec ascenseurs, ce n'est qu'un des problèmes à résoudre, encore faut-il le concrétiser.

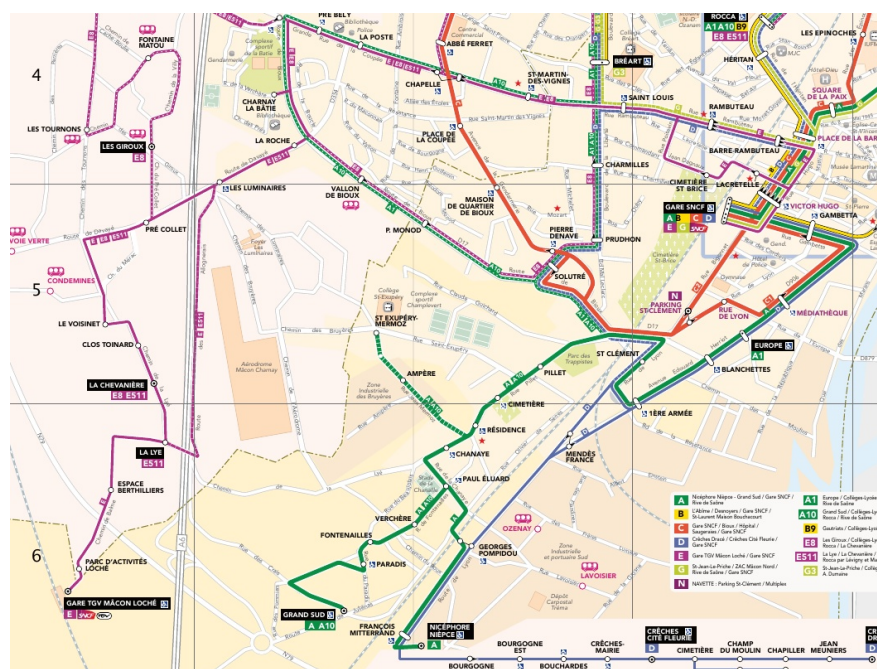
Ce n'est pas rien, que les collectivités locales aient obtenu la mise en service de la gare de Mâcon-Loché, en 1981, qui rapproche les villes de Paris et de Marseille de manière significative. Mais la liaison en transports en commun entre cette gare et la ville, laisse dubitatif : s'il y a un bus à chaque heure, il n'y en a plus après 19h30, et la ligne E ne rattrape le réseau urbain qu'à Charnay-lès-Mâcon, sans aucun lien vers les

arrêts de la ligne A proche du Grand Sud, par exemple, vers les quartiers de La Chanaye et des Blanchettes...

Mâcon enfin est une gare importante de ferroutage, sur le service de Calais à Perpignan mis en exploitation en 2016, sur l'itinéraire principal de l'axe Méditerranée. C'est le seul axe complètement développé en France, et le ferroutage ne représente toujours qu'une part marginale du transport de marchandises, moins de 2 %, mais c'en n'est pas moins un aspect positif pour la ville et l'environnement.

Le bus

Le réseau et les horaires de bus sont un sujet de dépit fréquent des Mâconnaises et Mâconnais. Un bus toutes les heures depuis la gare TGV, cela peut s'entendre, au regard de la fréquence des trains. Mais la fréquence n'est pas beaucoup plus soutenue sur les



le réseau de bus au Sud, ou l'éloignement du TGV depuis La Chanaye

autres lignes. Seule la ligne B, de par son tracé et sa fréquence, se démarque du lot. On ne s'étonnera pas alors qu'elle desserve en extérieur les abords de Charnay, le bourg de Flacé et les prémices d'Hurigny, les zones les plus aisées de la ville... La situation, en relation avec la Communauté de communes MBA, est de la responsabilité de l'entreprise délégataire, le groupe *Transdev*, dont le contrat se termine en 2024.

La ville de Mâcon est consciente du problème : les documents d'analyse, qu'on trouve en particulier dans les fichiers mis à disposition du public dans le cadre de la

consultation sur la révision du Plan local d'urbanisme, indiquent bien que l'organisation du réseau ne conduit pas à quitter la voiture⁵.

Dans ce contexte une réussite toutefois, la navette gratuite du centre-ville, très fréquente depuis 2020, toutes les 10 minutes, entre parkings gratuits, de 8h30 à 19h30. Si certains regrettent que la ligne ne fonctionne pas le dimanche et le lundi, notamment pour l'accès aux lieux culturels du théâtre et du cinéma, la ligne jouit d'un certain succès. Dans ses études, la ville elle-même met en avant le fait qu'un accès de la navette gratuite vers l'ouest serait aussi importante.

Le vélo

On compte plusieurs belles réalisations de pistes cyclables, c'est-à-dire des voies indépendantes de la route, à Mâcon et aux alentours, au-delà des voies vertes et bleues qui ne sont pas d'usage quotidien, mais de loisirs et de tourisme. Ainsi, avenue René Cassin, rue Ambroise Paré, boulevard Victor Schoelcher, avenue du Maréchal Juin et dans le cœur de Marbé, ce sont de réelles pistes cyclables. Et plusieurs bandes cyclables, c'est-à-dire partagées avec les automobiles, sont intéressantes là où la circulation des automobiles n'est pas trop



le réseau et les projets d'itinéraires cyclables (août 2021)

dangereuse, ainsi boulevard des Neuf Clés, rue Jules Révillon. Pour le reste les pistes cyclables en bord de Saône souffrent de discontinuités, de partage peu évident avec les piétons, de même rue du Vallon, quand une autre, le long du mur de la rue Bigonnet, peut-être garnie de poteaux... Il ne faut pas craindre d'emprunter la rue Claude Bernard et la rue de Sancé, en vélo, dans le flux de la circulation, quand ce ne sont pas des fins abruptes de bandes à la rencontre d'intersections, ainsi de la rue des Épinoches en arrivant sur le rond-point de l'Hôtel-Dieu, ou encore de la rue Jules Révillon en descendant sur le carrefour de la Fontaine, quand ce n'est pas la crainte de portières quand on roule rue de Lyon.

La ville de Mâcon a fait des efforts, avec près de 50 kilomètres d'itinéraires cyclables, dont environ

30 en pistes cyclables, et 20 en bandes cyclables, mais avec des défauts tels et si nombreux que le réseau est loin d'être satisfaisant. Notons par ailleurs que, comme pour beaucoup d'aspects, le Nord est plus développé que le Sud en la matière, et que, en dehors des réalisations intéressantes autour de la Cité de l'Entreprise, on ne voit pas de projet d'ampleur le long de la RD906, mais surtout deux tracés dont on mesure déjà la difficulté, du rond-point de la Maison du Coq, à l'Héritan, jusqu'à l'arboretum de Flacé, ainsi tout le long des rues de l'Héritan et de la Liberté, ou encore sur la voie parallèle à la RD906, du côté de La Chanaye, le long des rues Olivier de Serres et Frédéric Mistral, jusqu'à l'échangeur autoroutier vers Juliéas.

Il ressort qu'il est difficile, dans l'héritage que l'on a précisé, d'allier

quantité, réelle, et qualité, dans un mélange de bonne et de mauvaise volonté de la part des élus, comme si le développement des voies cyclables étaient pour eux un point essentiel, mais qu'il ne faisait pas partie de leur ADN.

A pied sur les bords de Saône

Il est possible de flâner en bord de Saône, au Nord, le long du parc Nord auprès du port de plaisance, quand l'accès à la Saône depuis l'hyper-centre peut apparaître comme une déception, la circulation du quai Lamartine venant comme une verrue depuis la rue Gambetta jusqu'au pont Saint-Laurent. Mais plutôt que de plaindre les badauds, touristes et promeneurs du marché, restons positifs et imaginons une esplanade totalement libérée des voitures, qui passeraient en sous-sol !



et si le quai Lamartine était piéton ? (montage à partir d'un cliché Google Earth)



Conclusion

Une ville n'a pas besoin de se développer puis de trouver les moyens de fonctionner. Les budgets d'investissement sont tels à Mâcon qu'ils doivent permettre d'améliorer l'existant, de trouver des politiques municipales d'optimisation de la circulation, avec des recherches d'alternatives à la voiture, sans la faire disparaître : cela suppose d'y mettre les moyens financiers adéquats, parfois plutôt que de les mettre ailleurs, dans des

projets coûteux dont la légitimité n'est pas toujours évidente.

Les outils d'analyse sont là, les constats aussi, de la part même de la ville de Mâcon. Toutefois les progrès sont lents, parfois du fait de responsabilités partagées complexes, parfois du fait de priorités qui sont ailleurs, en matière politique.

L'exemple du déplacement de l'école Jeanne d'Arc à Flacé, sans étude d'impact, sans prospective,

est bien à l'image d'une politique municipale qui continue et continuera de subir des héritages, en matière de circulation, en matière d'urbanisme. Mais c'est aussi plus globalement l'absence d'une ambition pour la ville qu'on retrouve dans ces observations, que ce soit pour la voiture comme pour des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement, comme pour la vitalité du centre-ville.

La Rédaction

Notes :

1. Source : *Le Progrès* du 6 avril 2022.
2. Zone d'aménagement concerté, avec des aménagements réalisés par les collectivités territoriales pour l'installation d'entreprises privées.
3. Extraits du registre des délibérations disponibles sur <https://www.sance.fr/deliberations>
4. Le Conseil municipal d'Hurigny du 7 décembre 2022 approuve ainsi le projet d'une ZAC à la Grisière, sur 4 hectares près de la déchetterie, pour l'implantation d'une douzaine d'entreprises.
5. On trouvera ainsi des éléments intéressants dans le diagnostic et projet de PLU, p. 208 et suivantes, pièce n°1 disponible sur <https://www.macon.fr/macon-et-vous/urbanisme/enquete-publique-relative-a-la-revision-du-plan-local-durbanisme-plu>

L'indépendant mâconnais

##. Retrouvez-nous sur les réseaux !



Sur Twitter :
<https://twitter.com/IMaconnais>



Sur Facebook :
<https://www.facebook.com/independantmaconnais/> (page)
<https://www.facebook.com/groups/734091960956878> (groupe)



Contact e-mail :
independant.maconnais@iddocs.fr