



PLUi

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

1. RAPPORT DE PRÉSENTATION

1.1. DIAGNOSTIC TERRITORIAL

1.1.2. TOME 2 : POLARITÉ ET DÉPLACEMENT

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil communautaire du 09 / 11 / 2023

Signature et cachet



Le président,
M. Jean-Claude Bécousse

VERSION
APPROUVÉE



Soberco
environnement
INGÉNIERIE & CONSEIL

C'G'B'G'

REÇU LE

06 DEC. 2023

SOUS PRÉFECTURE
CHALON-SUR-SAÔNE

Communauté de
Communes entre Saône et
Grosne
30 rue des Mûriers
71240 Sennecey-le-Grand
03 85 44 91 92

SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	1
POLARITÉ ET DÉPLACEMENT	2
1. SITUATION RÉGIONALE.....	3
1.1 Un espace multipolarisé, connecté à l'aire urbaine chalonaise.....	3
1.2 Un maillage inégal de l'offre de services et d'équipements	4
1.3 Des habitants parfois éloignés des pôles d'équipements.....	5
2. L'OFFRE DE SERVICES ET D'ÉQUIPEMENTS SPÉCIFIQUES	6
2.1 Une offre de santé globalement accessible	6
2.2 Des équipements scolaires à conforter	8
2.3 Un équipement commercial de qualité	9
2.4 Une desserte numérique Très Haut Débit en cours de déploiement	11
3. DESSERTE DU TERRITOIRE	12
3.1 Desserte des infrastructures	12
3.2 Pôles connectés, cadences et desserte des pôles d'échange multimodaux	14
4. MOTIFS DE DÉPLACEMENTS.....	15
4.1 Migrations domicile-travail	15
4.2 Déplacements domicile-étude	18
4.3 Migrations résidentielles.....	19
5. PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS.....	20
5.1 Caractérisation de la mobilité	20
6. CIRCULATION ET RÉSEAU VIAIRE.....	23
6.1 Routes classées à grande circulation.....	23

6.2. Trafic routier.....	24
7. STATIONNEMENT, TRANSPORT DE MARCHANDISES, ACCIDENTOLOGIE	25
7.1 Stationnement	25
7.2 Transport de marchandises.....	26
7.3 Accidentologie.....	29
8. OFFRES ALTERNATIVES À LA VOITURE INDIVIDUELLE	30
8.1 Transport en commun	30
8.2 Transport à la demande, covoiturage et autopartage.....	30
8.3 Déplacements doux.....	31
9. SYNTHÈSE ET ENJEUX.....	35

POLARITÉ ET DÉPLACEMENT

1. SITUATION RÉGIONALE

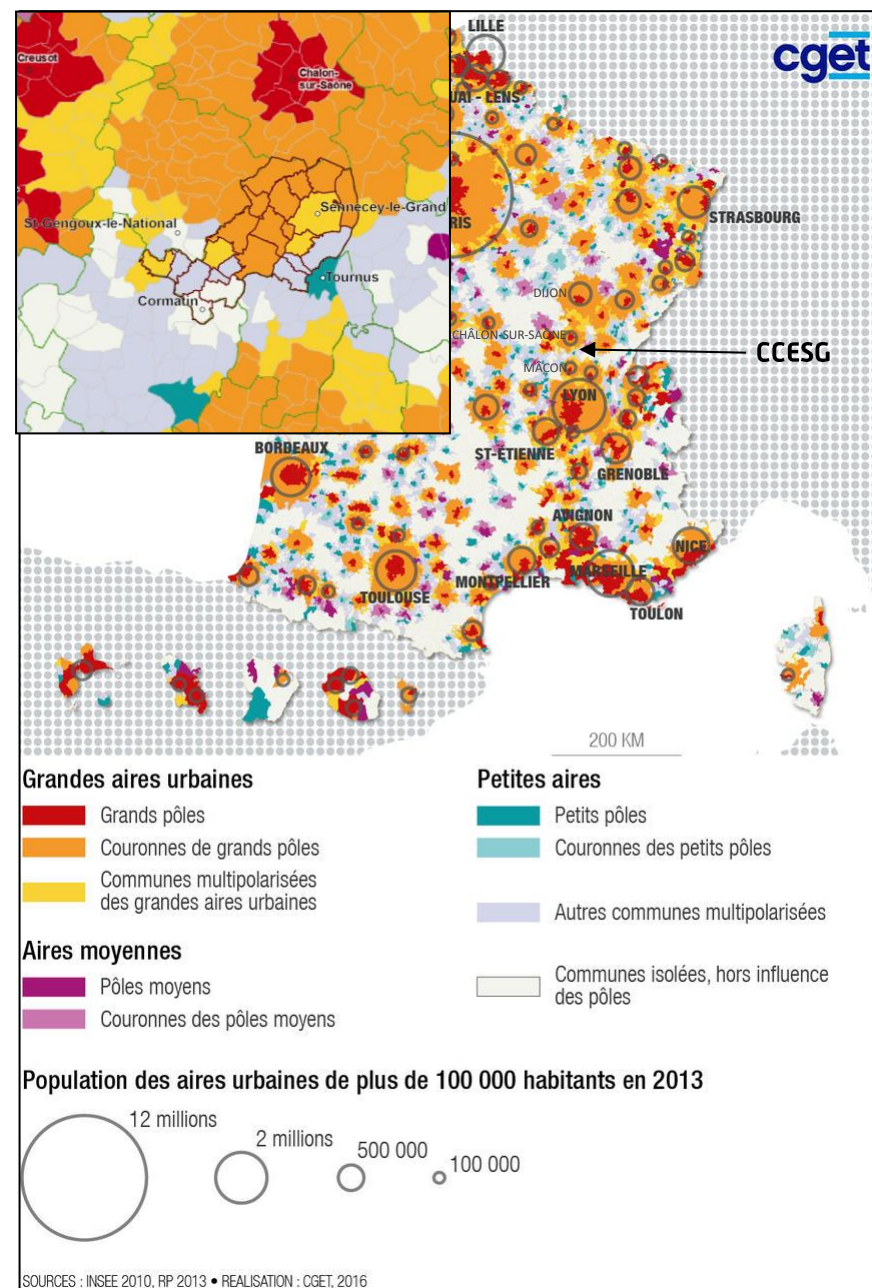
1.1 Un espace multipolarisé, connecté à l'aire urbaine chalonnaise

Localisée sur un important couloir de développement urbain, la Communauté de Communes Entre Saône et Grosne bénéficie d'une assez bonne accessibilité aux pôles urbains majeurs en périphérie. Elle se situe au sud de l'aire urbaine de Chalon-sur-Saône, et au nord de l'agglomération de Mâcon, sur un axe de déplacement important reliant Lyon et Dijon (autoroute A6, ligne TGV Paris-Marseille, etc.).

La classification du territoire par aires urbaines réalisée par l'Insee (2010) montre la multi-polarisation du territoire par plusieurs grandes urbaines proches. Les communes du nord du territoire et du début des vallées de la Grosne et du Giron comptent parmi la couronne de l'aire urbaine de Chalon. Dans la partie ouest du territoire, les communes rurales, plus éloignées, sont polarisées par plusieurs grands pôles sans appartenance définie (Chalon, Mâcon, voire Montceau-les-Mines, ...). Certaines communes sont considérées comme isolées, à l'image de Cormatin et de Chapaize, du fait d'un éloignement plus important vis-à-vis des grands pôles urbains.

Directement au sud de la Communauté de Communes, la ville de Tournus joue un rôle de pôle intermédiaire entre Chalon et Mâcon, alors que Sennecey-le-Grand exerce une influence à l'échelle locale uniquement en proposant une offre de commerces et de services quotidiens répondant aux besoins des communes à proximité. La commune de Sennecey-le-Grand est elle-même multipolarisée, du fait d'une importante population qui, pour accéder à l'emploi, aux services et aux équipements, se rend pour partie sur Chalon et pour partie sur Mâcon ou Tournus.

Le territoire est ainsi majoritairement lié à l'aire urbaine de Chalon, qui tend à s'étendre. Mais une partie des communes du territoire conserve un caractère rural affirmé, puisque est sont situées plus à l'écart des grandes dynamiques urbaines. L'attractivité de l'aire urbaine de Mâcon affecte légèrement les communes situées au Sud de Sennecey-le-Grand mais de manière moins marquée que celle de Chalon-sur-Saône.



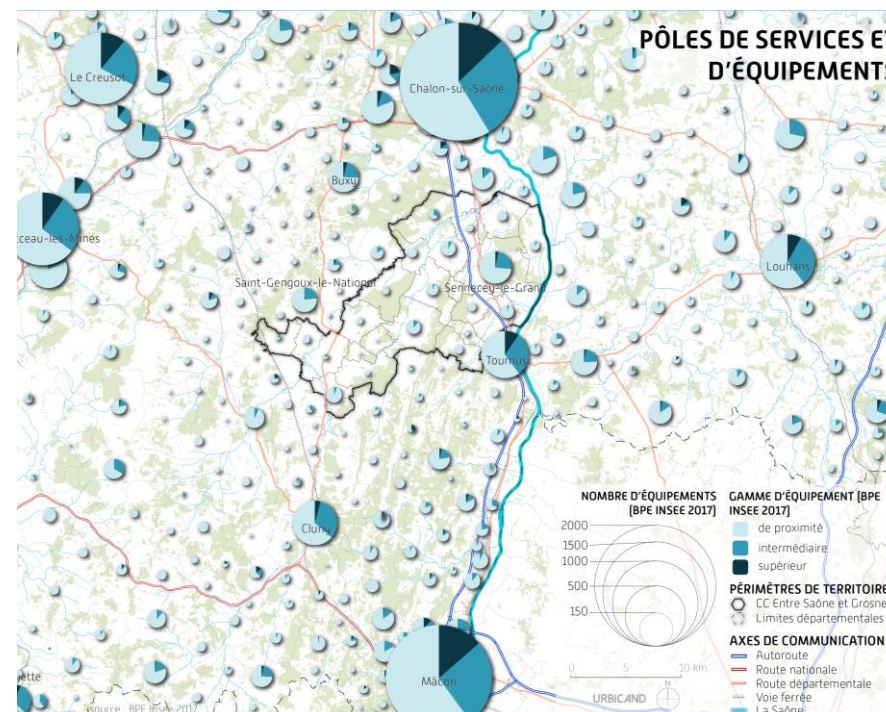
1.2. Un maillage inégal de l'offre de services et d'équipements

Les équipements sont définis par l'Insee comme « lieux d'achat de produits ou de consommation de services ». La Base Permanente des Équipements (BPE) générée par l'Insee répertorie ces équipements, pouvant être regroupés en grandes catégories : services aux particuliers, commerces, enseignement, santé/social, transport, sports/loisirs/culture/tourisme.

On recense trois niveaux de services et d'équipements selon l'aire d'influence qu'ils exercent sur le territoire :

- **L'offre supérieure**, généralement concentrée au centre des grandes aires urbaines : centres hospitaliers, lycées et établissements d'enseignement supérieur, hypermarchés, moyennes et grandes surfaces spécialisées dans la vente de produits spécifiques (équipement de la maison, bricolage, produits alimentaires surgelés, ...), équipements culturels à l'exemple de théâtres et de cinémas, etc. Cette gamme d'équipements attire une population sur une aire d'influence étendue (à l'échelle du Pays du Chalonnais par exemple).
- **L'offre intermédiaire**, dont les équipements sont répartis au sein des pôles urbains majeurs mais également dans les pôles secondaires : collèges, services de police/gendarmerie, supermarchés, laboratoire d'analyses médicales, piscines, librairie, ... Ces équipements attirent des populations des communes voisines, à l'échelle de petits bassins de vie.
- **L'offre de proximité**, que l'on retrouve à l'échelle communale : il s'agit d'équipements répondant à des besoins quotidiens, et permettent, dans les communes rurales, d'éviter des déplacements vers les pôles d'équipements voisins. On y retrouve les services postaux et bancaires, les épiceries, boulangeries, médecins généralistes, pharmacies, etc.

Ces équipements sont générateurs de déplacements à différentes échelles et l'accessibilité des polarités urbaines est donc un enjeu primordial, en particulier à l'échelle intercommunale.



Le territoire est localisé en périphérie de l'aire d'influence du pôle de Chalon, qui constitue l'offre en équipements la plus importante à l'échelle départementale avec plus de 1 900 équipements recensés dont environ 250 relevant de la gamme supérieure (hôpital et urgences, lycées et établissements universitaires, tribunaux, conservatoire de musique, ...).

L'accessibilité à son offre de services et d'équipements est assurée par la présence des grands axes de communication, favorisant notamment les communes du nord-est du territoire (Sennecey-le-Grand, Saint-Ambreuil, Gigny-sur-Saône, Saint-Cyr, etc.).

La partie ouest du territoire, plus éloignée des grands axes, dépend plus fortement des pôles secondaires maillant l'espace. Il s'agit notamment des pôles de Cluny (environ 275 équipements) et de Tournus (300 équipements) qui bénéficient d'une offre de gamme intermédiaire propre à répondre aux besoins des habitants : collège, quelques praticiens de santé, supérettes, ...

Sennecey-le-Grand joue un rôle de polarité à l'échelle de la partie est du territoire (140 équipements), grâce à une offre de services et d'équipements intermédiaires et de proximité (collège, salles et terrains de sport, médecins, gendarmerie, vétérinaire, entreprises d'aide à domicile, ...) à laquelle s'ajoute quelques équipements de gamme supérieure dont notamment l'hypermarché Auchan.

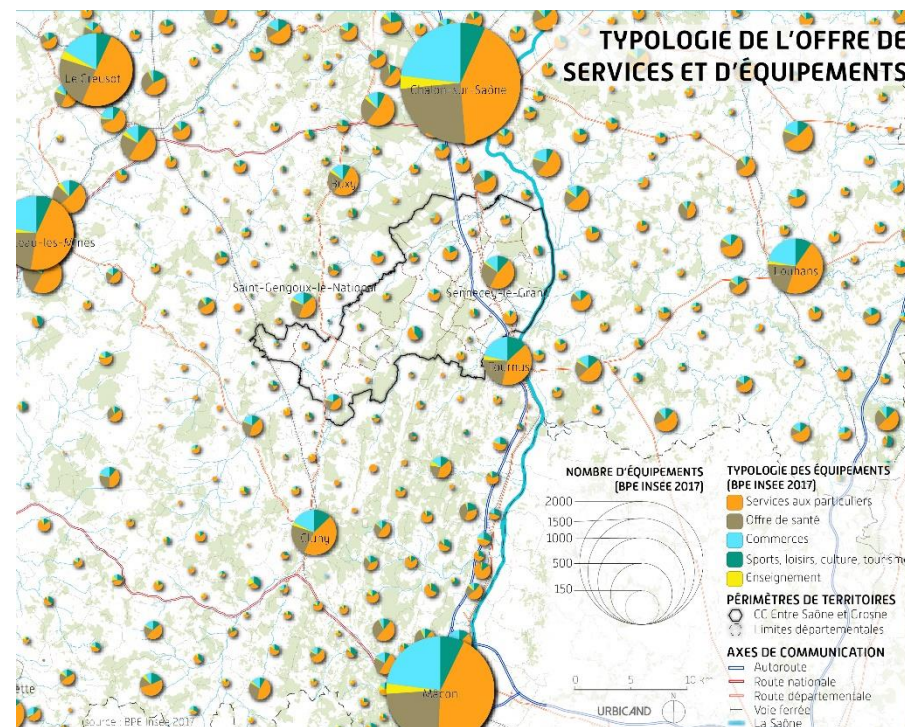
Cormatin et Saint-Gengoux-le-National possèdent quelques équipements propres à répondre aux besoins des habitants des communes qui les jouxtent : quelques médecins, cabinet d'infirmières, agence postale, restaurants, supérette ou supermarché...

Le reste des communes du territoire disposent localement d'une offre très limitée, se résumant souvent à des équipements de proximité : une école, un terrain de jeux multisports, une boulangerie, ...

1.3. Des habitants parfois éloignés des pôles d'équipements

La typologie des équipements recensés au niveau des différentes polarités urbaines reflète leur rôle auprès des habitants :

- **La majeure partie des villages** affichent une majorité d'équipements de services aux particuliers, correspondant aux commerces et aux services de proximité ; les équipements sportifs et de loisir sont également bien représentés sur les communes du territoire du fait de la présence de terrains de jeux multisports ;
- **Les pôles intermédiaires** (Tournus et Sennecey-le-Grand) regroupent l'offre commerciale et l'offre de santé nécessaire aux habitants de leur bassin de vie, ainsi que les services assurant de bonnes conditions d'accueil aux populations (aide à domicile, EHPAD, services administratifs, offices de tourisme, station-service, etc.) ;
- **Les pôles urbains majeurs** (Chalon-sur-Saône et Mâcon) concentrent une offre très variée, y compris dans la gamme d'équipements supérieurs. Il s'agit notamment des lycées et d'établissements d'enseignement supérieur (antenne de l'Université de Bourgogne, écoles d'ingénieurs ENSAM, ...), des hôpitaux et des services administratifs (préfecture du département à Mâcon par exemple).



Bien que les pôles de Saint-Gengoux-lè-National et de Cormatin disposent de quelques équipements pouvant répondre aux principaux besoins des résidents, les communes de la frange ouest du territoire dépendent essentiellement de polarités urbaines plus importantes mais également plus éloignées (Cluny et les pôles urbains situés sur l'axe Chalon-Mâcon).

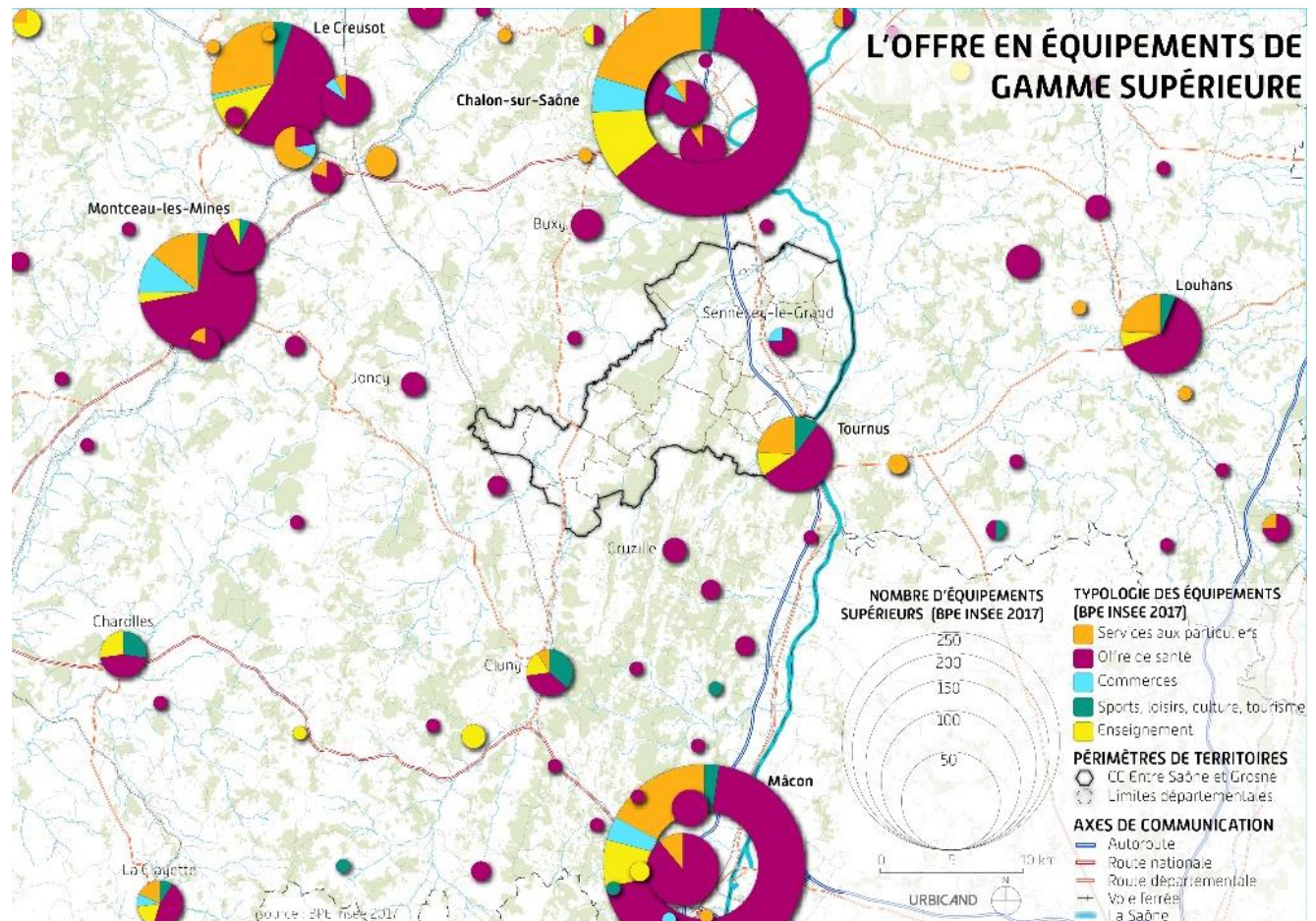
L'accessibilité de ces polarités représente un enjeu fort pour cette partie du territoire, en particulier pour les personnes captives (personnes âgées, jeunes sans permis de conduire, ...) qui dépendent des solutions de transport alternatives à la voiture individuelle.

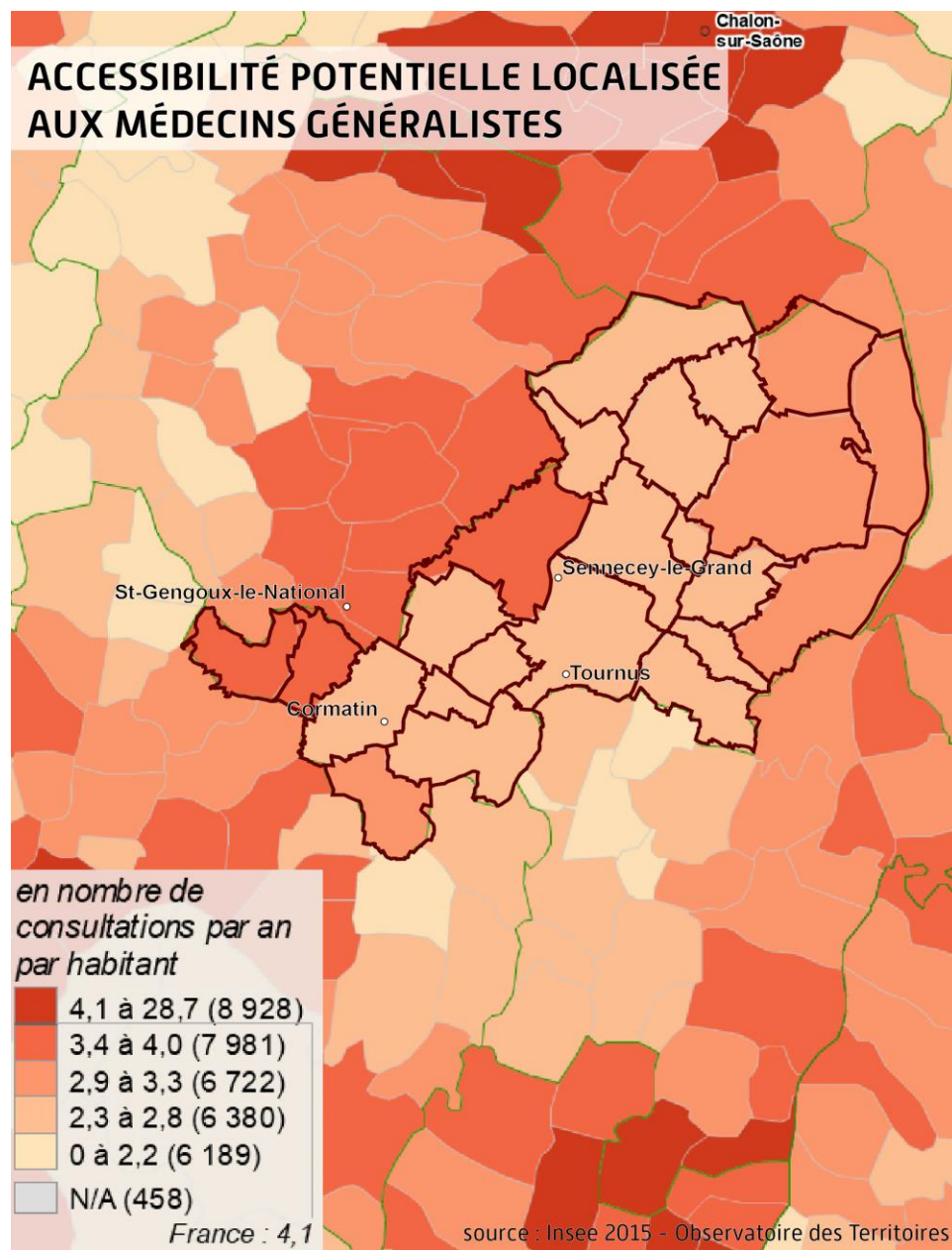
Selon l'Insee en 2015, plus de 90% des habitants du secteur de Sennecey-le-Grand ont accès aux équipements de la gamme intermédiaire en moins de 15 minutes, pour moins de 60% des habitants de la partie ouest du territoire [Bresse-sur-Grosne, Champagny-sous-Uxelles Bissy-sous-Uxelles, Chapaize, Malay, Cormatin, Savigny-sur-Grosne, Curtil-sous-Burnand].

qui assurera les services de santé principaux pour cette partie moins desservie du territoire. Elle comportera 2 médecins généralistes, un cabinet d'infirmières, une sage-femme, un ostéopathe, un kinésithérapeute, un orthophoniste et un psychologue.

La maison de santé de Saint-Gengoux, en création, permettra également aux populations de la partie Ouest du territoire d'accéder à une offre de santé en limitant leurs temps de trajet. Elle comportera 3 médecins généralistes, 1 cabinet dentaire, une infirmière, une pharmacie, un orthophoniste, un ostéopathe, une sage-femme, 1 laboratoire d'analyse médicale et 2 kinésithérapeutes.

L'organisation des solutions de mobilité pour accéder à ces différents équipements de santé représente un enjeu majeur pour le territoire. Il s'agit notamment de conforter le réseau routier mais aussi de déployer les solutions de transport en commun ou à la demande sur les pôles qui concentrent l'offre de santé : Sennecey, Tournus et Cormatin en ce qui concerne l'offre de proximité, Chalon, et Mâcon pour l'offre intermédiaire et supérieure (centres hospitaliers).





2.2. Des équipements scolaires à conforter

18 établissements scolaires sont implantés sur le territoire, permettant l'enseignement de la maternelle au collège. Sennecey-le-Grand est la commune la mieux équipée, avec une école maternelle, une école élémentaire et un collège. Une grande partie des communes du territoire possède au moins une école, mais l'instabilité des effectifs et les réorganisations en matière d'éducation fragilise cette offre. Plusieurs regroupements pédagogiques intercommunaux ont été instaurés sur le territoire pour pallier à ces problématiques et permettre le maintien des équipements :

- Beaumont / Laives / Saint-Ambreuil
- Boyer / Jugy / Vers / Mancey
- Champagny-sous-Uxelles / Etrigny / La Chapelle de Bragny / Lalheue / Nanton.

D'autres communes sont en regroupement avec des communes extérieures au territoire, engendrant l'existence d'enjeux supra-territoriaux en termes d'organisation des mobilités. En particulier, beaucoup de communes de l'Ouest du territoire sont dépendantes des équipements scolaires de Saint-Gengoux-le-National (cf. tableau détaillé ci-contre). Saint-Cyr et Gigny-sur-Saône sont quant à elles en RPI avec Marnay, commune située en périphérie nord du territoire.

L'absence de lycées et d'établissements d'enseignement supérieur sur le territoire crée en outre des besoins de déplacement à grande échelle, ces équipements se trouvant sur Chalon, Mâcon et Tournus mais également sur des pôles plus éloignés en ce qui concerne l'offre universitaire (Dijon, Lyon, ...). Cet éloignement engendre souvent le déménagement des jeunes en âge d'étudier vers les pôles majeurs, la distance étant trop importante pour effectuer les aller-retours quotidiennement.

Concernant l'accueil petite-enfance, le territoire est peu équipé, avec des temps d'attente pouvant atteindre 1 an pour obtenir une place en crèche. On retrouve en complément de la crèche de Sennecey : une Maison des Assistantes Maternelles privée sur Nanton, une micro-crèche intercommunale à Saint-Ambreuil (10 lits). Un pôle Petite Enfance existe par ailleurs à Saint-Gengoux. Ce faible taux d'équipement s'explique en partie par la présence d'un grand nombre d'actifs travaillant sur Chalon ou Mâcon, qui

ont la possibilité de déposer leurs enfants à proximité ou sur le trajet de leur lieu de travail. Toutefois, pour répondre aux besoins des familles travaillant sur le territoire et dans un souci d'amélioration de l'attractivité résidentielle auprès des jeunes couples, des réflexions sont en cours pour la création d'une micro-crèche intercommunale au sein du secteur Ouest de la Communauté de Communes.

Commune	Nombre d'écoles	Nombre de Collèges	SIVOS/SIVU
Sennecey-le-Grand	2 (1 maternelle et 1 élémentaire)	1	/
Beaumont-sur-Grosne	1	0	Beaumont/Laives/St-Ambreuil
Laives	2	0	
Saint-Ambreuil	1 classe de CM2	0	
Boyer	2	0	Boyer/Jugy/Mancey/Vers
Jugy	1 classe	0	
Mancey	1	0	
Vers	0	0	
Bresse-sur-Grosne	0	0	Écoles maternelle et primaire du secteur scolaire de Saint-Gengoux-le-National
Curtil-sous-Burnand	0	0	Écoles maternelle et primaire du secteur scolaire de Saint-Gengoux-le-National + Saint-Gengoux-le-National
Bissy-sous-Uxelles	0	0	Saint-Gengoux-le-National
Chapaize	0	0	
Cormatin	1	0	
Malay	0	0	
Gigny-sur-Saône	1	0	Marnay/St-Cyr/Gigny-sur-Saône
Saint-Cyr	1	0	
Champagny-sous-Uxelles	0	0	Val de Grosne
Étrigny	1	0	
La-Chapelle-de-Bragny	1	0	
Lalheue	2	0	
Nanton	2	0	
Montceaux-Ragny	0	0	/

2.3. Un équipement commercial de qualité

La densité commerciale observée sur le territoire est conséquente (cf. diagnostic volet économique chapitre 1.1.5), en raison de la présence de deux moyennes surfaces alimentaires à Sennecey-le-Grand (Netto, Auchan). Ils assurent la réponse aux besoins de l'ensemble des communes du territoire pour les achats hebdomadaires. En complément de cette offre commerciale, on retrouve quelques supermarchés alimentaires permettant la réponse aux besoins d'achats plus fréquents à proximité du territoire : Saint-Gengoux et Cluny pour les communes situées dans la partie Ouest du territoire, Tournus pour la partie Est.

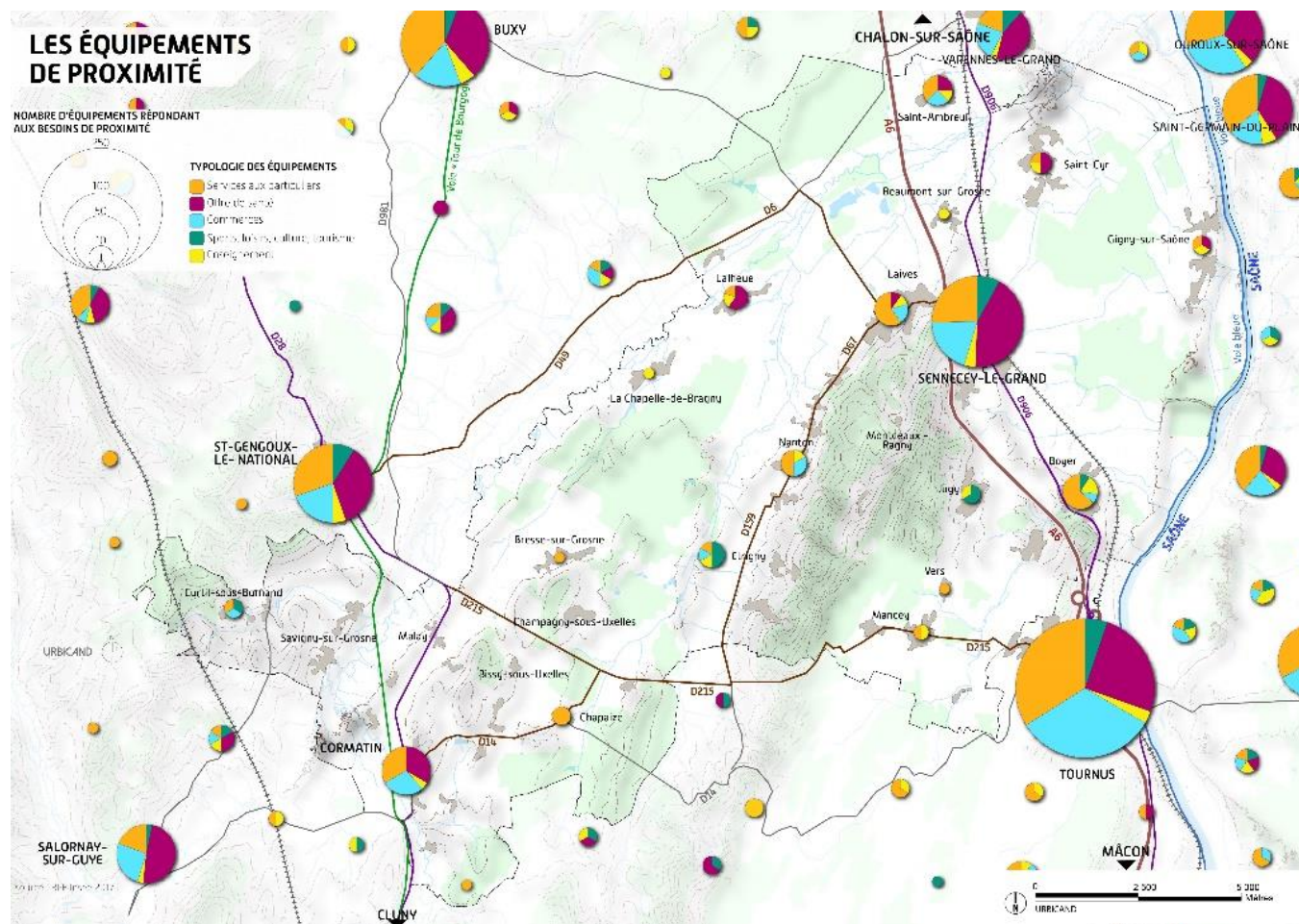
Les besoins quotidiens trouvent leur réponse au sein de quelques petits commerces présents sur le territoire, présentant une certaine fragilité et dont le nombre tend à diminuer. Il s'agit notamment de supérettes ou d'épiceries comme à Cormatin (en difficulté) ou à Sennecey-le-Grand (fermée), de boucheries (Cormatin, Sennecey-le-Grand) et de quelques boulangeries (Cormatin, Etrigny, Laives, Nanton et Sennecey-le-Grand). L'accessibilité de ces petits commerces et leur mise en valeur devra faire l'objet d'une attention particulière dans le PLUi pour favoriser leur maintien, nécessaire notamment aux populations captives du territoire mais également au cadre de vie général. On note toutefois le passage dans la plupart des communes de commerçants itinérants permettant aux habitants d'acheter quotidiennement des produits frais sans besoins de déplacements motorisés : boulangeries, épiceries, boucheries itinérantes auxquelles se rajoutent parfois des camions-pizzerias proposant une offre de restauration de proximité. La plupart n'expriment pas de besoins spécifiques en matières d'aménagement mais il peut exister dans certaines communes le besoin d'aménager un petit espace dédié à leur accueil, notamment au niveau des centralités villageoises. Des marchés hebdomadaires prennent place à Cormatin au niveau de la zone artisanale, à Sennecey place des Tilleuls, à Nanton (vers le lavoir), à Laives (terrain de pétanque) et à Chapaize.

Les petites cellules commerciales du linéaire de Sennecey-le-Grand permettent de répondre à des besoins plus diversifiés : habillement de la personne, services à la personne, banques et assurances, immobilier, commerces de bouche, ... Ils bénéficient d'une bonne visibilité depuis la route départementale mais souffrent en parallèle des nuisances que cette dernière

peut générer. Le réaménagement qualitatif de l'Avenue du 4 Septembre 1944 prévoyant les circulations douces et le stationnement ont permis de conforter cette offre commerciale, mais il existe encore aujourd'hui une problématique de vacance des petites cellules qui en appellent à d'autres causes : concurrence des grandes et moyennes surfaces, surreprésentation des déplacements motorisés ne favorisant pas les achats « loisirs » en centralité, inadaptation et vieillissement des locaux en rez-de-chaussée des immeubles anciens, ...

L'accès aux commerces de la gamme supérieure (grandes et moyennes surfaces

spécialisées, magasins de détail spécifiques, ...) se fait principalement sur Chalon ou Mâcon qui disposent de surfaces et d'équipements commerciaux beaucoup plus développés. Sennecey-le-Grand se démarque toutefois par la présence d'une grande surface spécialisée dans l'équipement de la maison sur sa zone commerciale (Weldom), montrant l'importance des dynamiques résidentielles locales : travaux d'entretiens des logements, bricolage, entretien et aménagement des jardins, etc.



2.4. Une desserte numérique Très Haut Débit en cours de déploiement

Le Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN) de la Saône-et-Loire, publié en février 2012, développe un plan d'action en faveur de la couverture numérique Très Haut Débit (THD) du territoire complète à l'horizon 2025. La desserte numérique THD est un enjeu majeur pour renforcer l'attractivité du territoire auprès des populations résidentes et touristiques mais également auprès des entreprises, dont l'accès au THD est une condition sine qua non à leur bon fonctionnement.

Sont prioritaires pour le raccordement :

- Les sites stratégiques : mairies, sièges d'EPCI, établissements de santé, sites d'enseignement, espaces culturels et touristiques, espaces publics numériques et télécentres, points hauts de télécommunications mobiles ;
- Les principales ZAE du département, identifiées comme stratégiques (dont la ZA du Chemin Ferré à Sennecey-le-Grand) ;
- Les foyers des particuliers, au niveau des pôles urbains par le FTTH et pour l'ensemble des communes de la Saône-et-Loire par le FTTH ou l'intensification des débits disponibles.

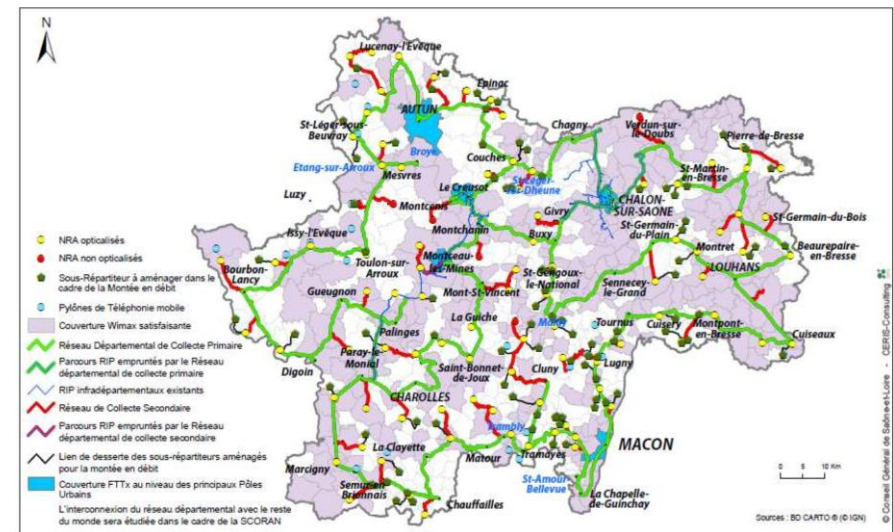
L'ensemble du territoire sera couvert par le FTTH d'ici 2022 selon les entretiens réalisés en mairies.

En tant que gestionnaire des emprises pour le déploiement des infrastructures numériques dans l'espace public, les collectivités doivent anticiper la mise en œuvre et la gestion des infrastructures. Il s'agit notamment d'identifier les espaces nécessaires à l'accueil des différents types d'infrastructures (réseaux, armoires de raccordement, ...) en lien avec les opérateurs et les entreprises de la filière.

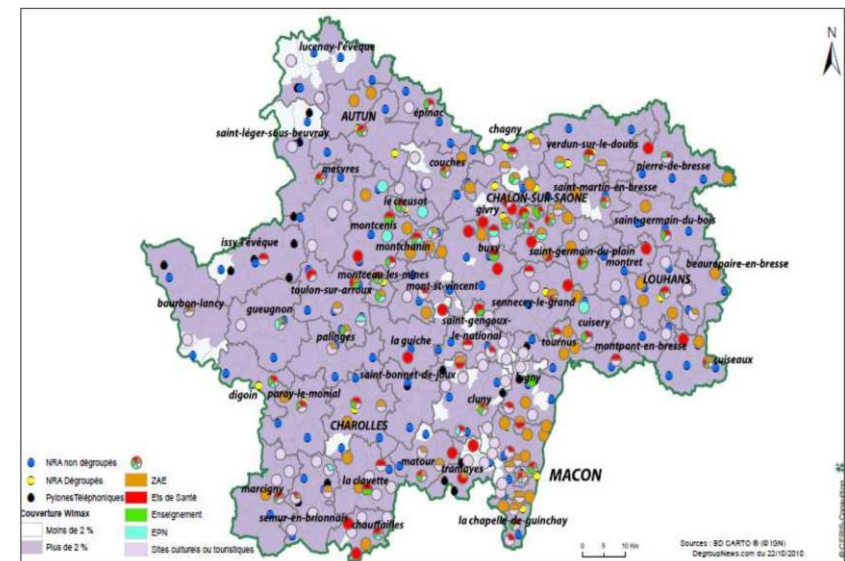
Du point de vue de la téléphonie mobile, la couverture téléphonique est dite très moyenne voire absente en particulier dans trois communes : Lalheue, Étrigny, et St-Cyr et Montceaux-Ragny. Le développement du télétravail étant un enjeu majeur pour l'attractivité résidentielle du territoire, il sera important d'entrer en contact avec les opérateurs concernés et de prévoir les aménagements nécessaires à l'amélioration de la couverture téléphonique du territoire. Toutefois, le développement numérique permet la plupart du temps

de combler les besoins liés à la téléphonie et la desserte numérique « fibre » prévue à l'horizon 2025 par le SDTAN permettra de pallier à ces problèmes.

➤ PROJECTION DU RESEAU STRUCTURANT

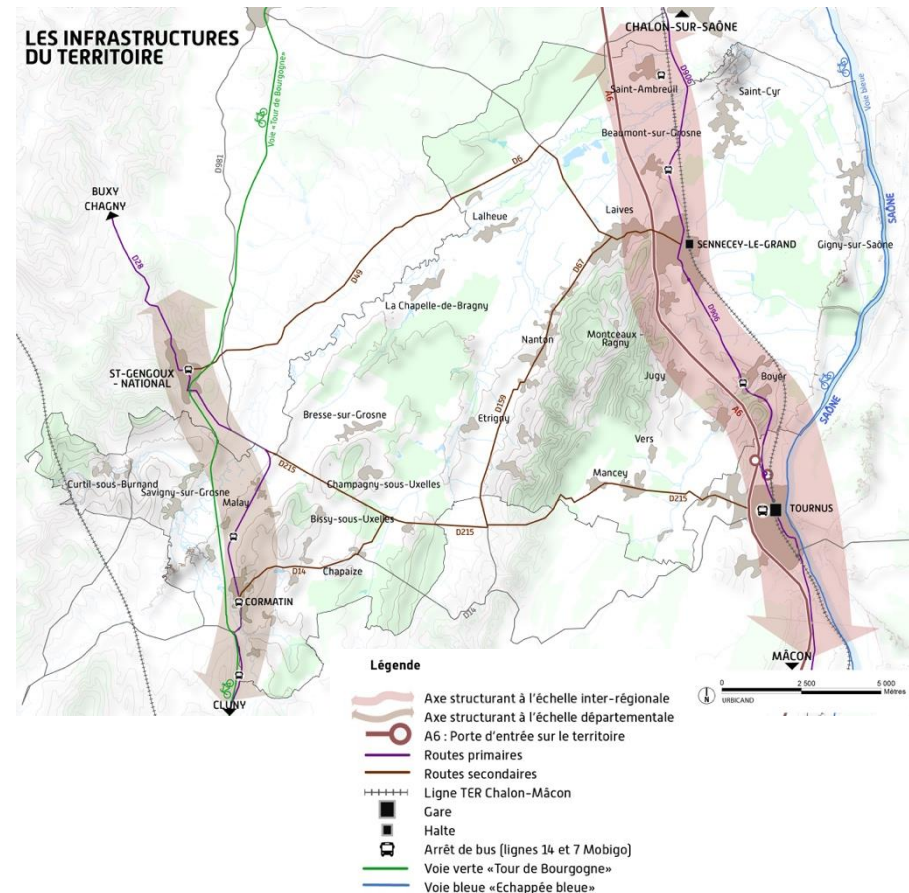
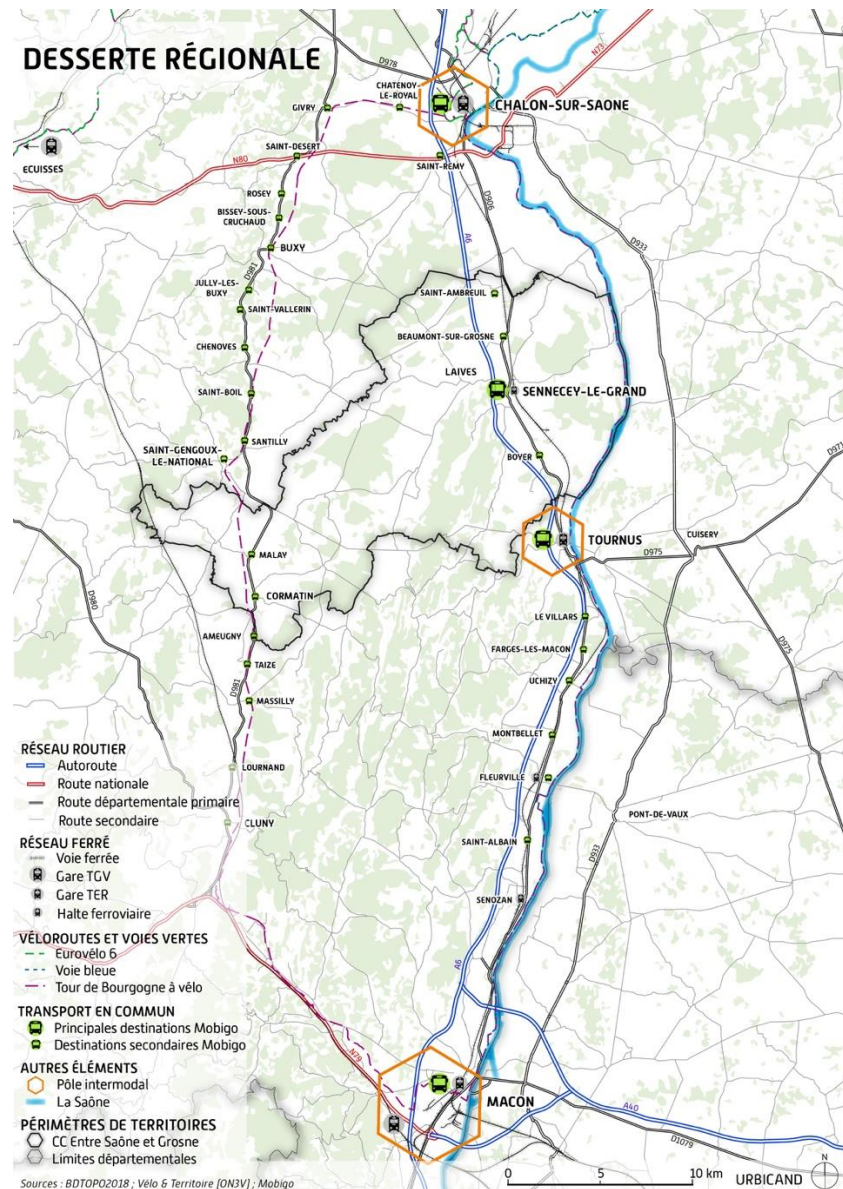


➤ Focus sur les zones d'intérêt en Saône-et-Loire



3. DESSERTE DU TERRITOIRE

3.1. Desserte des infrastructures



La route (D906/A6) et le fer sont les principales infrastructures de transport qui desservent le territoire de la CC selon un axe Nord-Sud notamment sur sa partie Est. La partie Ouest est desservie par la D28, axe routier majeur qui relie Buxy/St-Gengoux-le-National/Cluny/Mâcon. Avec une zone dépourvue d'axes importants au centre.

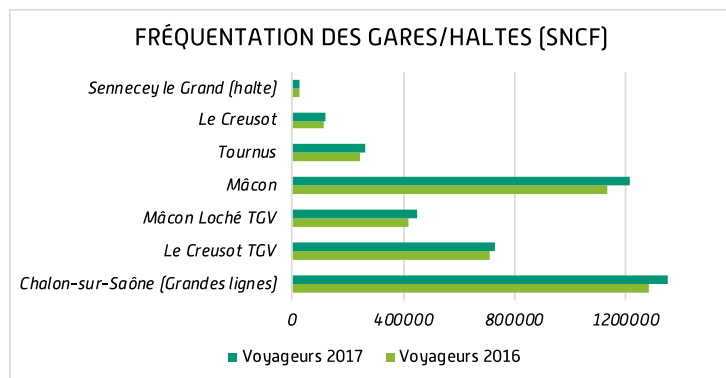
L'autoroute A6 relie le Sud-Est de Paris et Lyon (460 km) en empruntant la vallée de la Saône. Deux échangeurs autoroutiers sont positionnés à proximité de la CCESG, un à Chalon-Sud et un à Tournus. Elle est prolongée par l'A7 à Lyon pour rejoindre Marseille et fait partie des routes européennes E15, E21 et E60.

L'autoroute A40 relie Mâcon à Passy. Après Passy (208 km), elle se prolonge jusqu'à Chamonix et au tunnel du Mont-Blanc sous la forme de la voie express RN 205. Elle constitue les routes européennes E21, E25 et E62.

La ligne ferroviaire de Paris-Lyon à Marseille-Saint-Charles « PLM », est une ligne de chemin de fer de 863 km reliant les trois premières agglomérations urbaines françaises : Paris, Lyon et Marseille. Elle est l'artère maîtresse du réseau ferroviaire français. Cette ligne passe par la halte ferroviaire de Sennecey [TER].

La gare Grandes lignes de Chalon-sur-Saône est desservie par les TER et les TGV, la gare TGV Le Creusot voit s'arrêter une quinzaine de TGV par jour en provenance de Paris et de Lyon. La gare TGV de Mâcon-Loché est elle aussi desservie par une quinzaine de TGV quotidiens, principalement par les trains qui quittent la LGV en direction d'Annecy, Évian-les-Bains, Milan ou Miramas. Les autres TGV sont en direction de Lyon ou de Paris.

Pour les déplacements hors région Bourgogne Franche-Comté, les voyageurs doivent donc au minimum faire un changement aux gares de Chalon et Mâcon.



Les N73, N80 et N79, balayent d'Est en Ouest et d'Ouest en Est la région et permettent des déplacements vers les autres régions rapides, gratuits et sécurisés [passages à 2x2 voies...].

Les départementales primaires D978, D906, D981, D980, D933 (Ain), D975 (Ain) et D1079 (Ain) permettent elles aussi des déplacements sécurisés, assez rapides et gratuits. Les départementales secondaires complètent le maillage routier principal. Nous retrouvons sur le territoire de la CC ces

départementales structurantes (avec d'Ouest en Est/Est en Ouest [D6, D49, D67, D159, D14, D15] et du Nord au Sud/Sud au Nord [D906, D981 et D26]) qui quadrillent le territoire et lui offrent une accessibilité relative en raison des reliefs qui contraignent les déplacements. Ces départementales sont situées le long des vallées ou en belvédères sur les reliefs.

Concernant l'accès aux transports aériens, le territoire n'abrite pas d'aéroports internationaux ou régionaux. La région Bourgogne Franche-Comté dispose toutefois de deux aéroports de taille modeste (Dijon-Bourgogne et Dole-Jura).

Le réseau fluvial est composé principalement du canal de la Saône qui permet l'accès à Marseille via le Technoport de Pagny, et plus largement au Nord-Ouest du canal de l'Yonne qui permet de le connecter à Paris, et enfin au Nord-Est du canal de la Marne à la Saône et du canal du Rhône au Rhin.

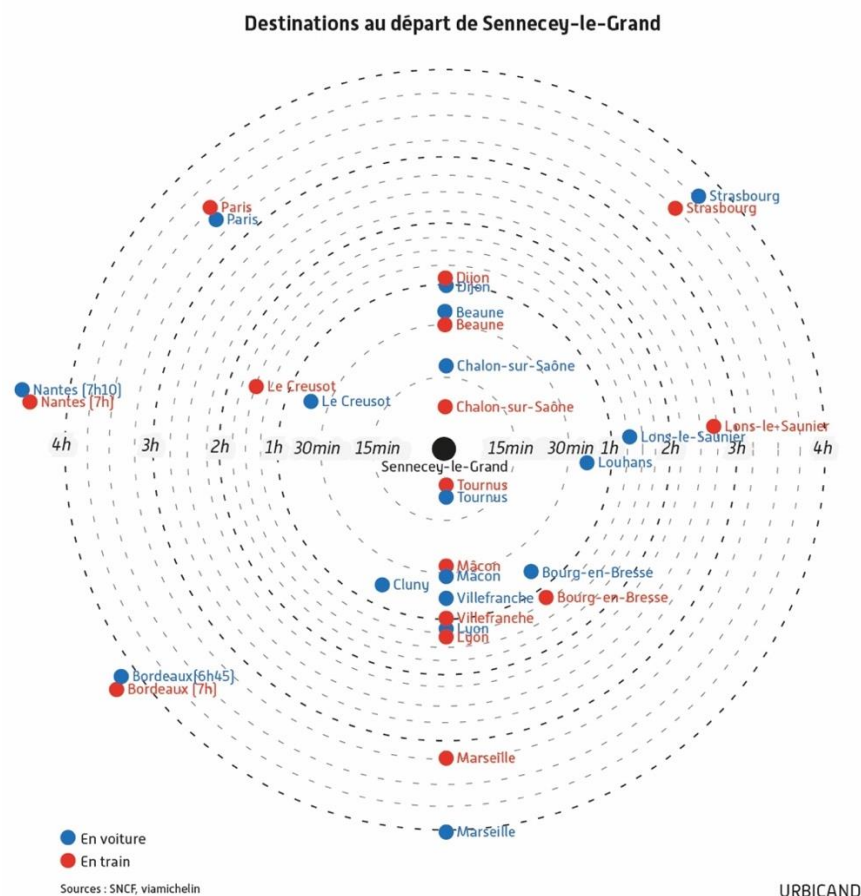
La compagnie de Transport en Commun Mobigo propose un réseau départemental centré sur Chalon-sur-Saône. Il dessert les communes hors Périmètre de Transports Urbains (PTU) et relie ceux-ci entre eux. Le réseau propose trois types de lignes : express, structurantes et secondaires. Deux lignes traversent notre territoire : la ligne secondaire LR714 Chalon-Tournus-Mâcon et la ligne structurante LR701 Chalon-Cluny-Mâcon.

Trois véloroutes se croisent à Chalon-sur-Saône. La voie bleue « Échappée Bleue » longe la Saône depuis la frontière du Luxembourg jusqu'à Lyon. La voie verte « Tour de Bourgogne » d'où son nom, fait le tour de la Bourgogne. Et l'« Eurovélo 6 », appelée aussi « Véloroute Nantes-Budapest ».

Des pôles d'échanges multimodaux sont présents à hauteur de Chalon-sur-Saône, Tournus et Mâcon. Ces lieux ou espaces d'articulation des réseaux qui visent à faciliter les pratiques intermodales entre les différents modes de transport de voyageurs. Les pôles d'échanges peuvent aussi assurer, par leur insertion urbaine, un rôle d'interface entre la ville et son réseau de transport. Sur la CC aucun pôle d'échange multimodal n'est recensé à ce jour.

En conclusion, la ville de Sennecey-le-Grand est une ville de passage : elle possède une bonne localisation sur l'axe majeur Chalon/Mâcon, mais reste néanmoins en retrait des échangeurs autoroutiers. De plus, la desserte ferroviaire est en perte de vitesse à cause d'une possible baisse de la fréquence existante.

3.2. Pôles connectés, cadences et desserte des pôles d'échange multimodaux



train reste en moyenne plus efficace en particulier sur la ligne Paris-Lyon-Marseille. Pour les moyennes distances, la voiture est plus efficace car pour le train il faut en général effectuer une correspondance dans des gares ferroviaires proches (Chalon, Mâcon ou Tournus). Enfin, la voiture et le train s'équivalent, à 15 minutes près, pour les plus grandes distances.

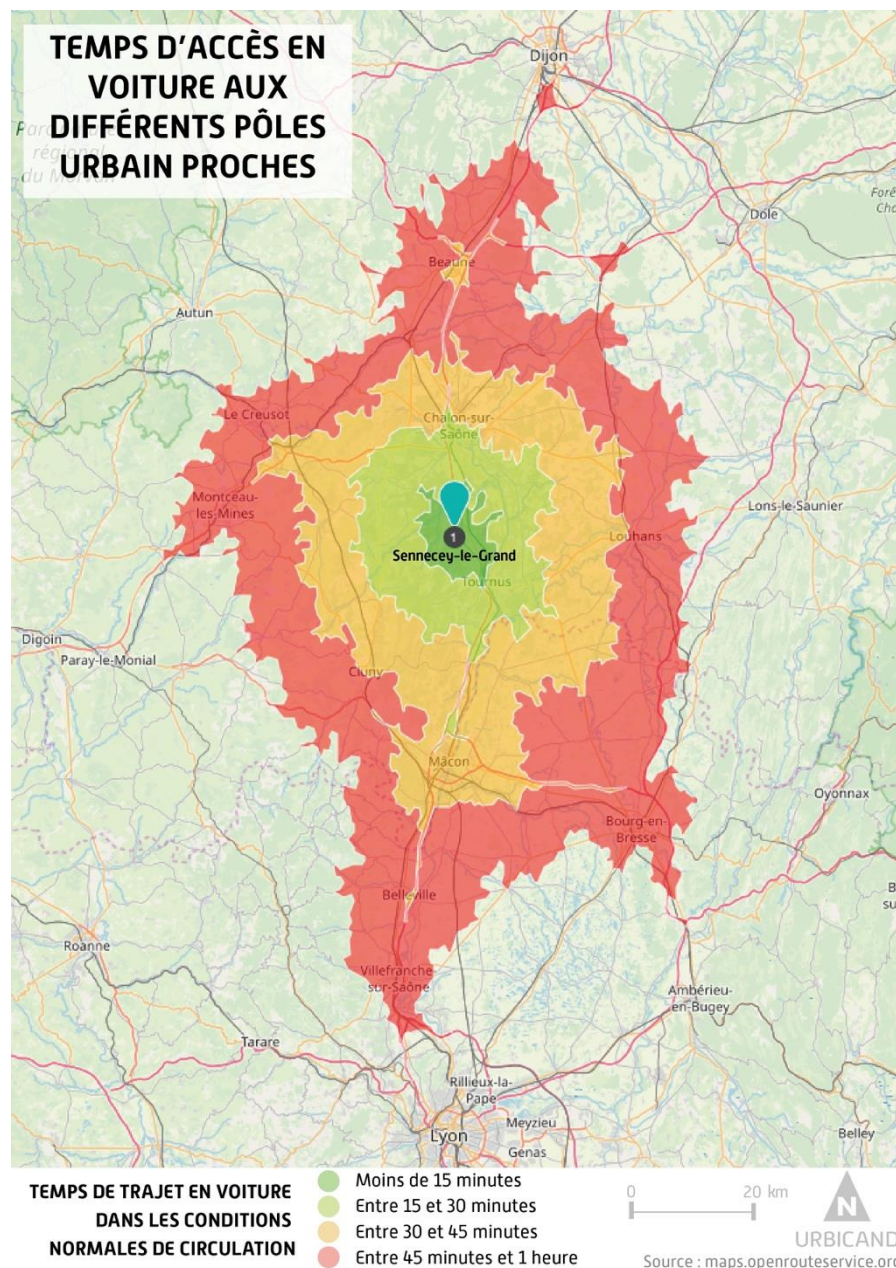
Concernant la mobilité ferroviaire en semaine, un actif travaillant à Mâcon et demeurant à Sennecey-le-Grand possède deux possibilités pour l'aller et deux pour le retour. Il peut partir soit à 6h23, soit à 7h38 et revenir soit à 16h50, soit à 18h08.

Pour la mobilité ferroviaire le week-end, un étudiant habitant à Sennecey-le-Grand et étudiant à Mâcon, peut rejoindre cette dernière le dimanche à 17h07, 18h37 ou encore le lundi à 6h23 ou 07h38. Pour rentrer chez lui il peut prendre le train à 16h50 ou 18h08 le vendredi soir, ou encore le samedi à 13h25.

Les déplacements Sennecey-Lyon ne sont pas optimisés : il faut se déplacer jusqu'à la gare de Tournus ou de Mâcon car la majorité des trains menant jusqu'à Lyon ne s'arrêtent pas à Sennecey. Ou alors, en partant de la gare de Sennecey, il faut faire un changement à Mâcon.

Le schéma ci-après montre qu'avec les infrastructures du territoire et à partir de Sennecey, les habitants sont à moins d'une heure de villes telles que Dijon, Montceau-les-Mines, Le Creusot, Villefranche-sur-Saône, Bourg-en-Bresse... De plus, ils sont à moins de 30 minutes des pôles d'échange multimodaux de Chalon-sur-Saône et Tournus, et à moins de 45 minutes de celui de Mâcon. Seules les communes au Sud de St-Gengoux-le-National et suivant la D981 sont à plus d'une demi-heure d'une grande ville.

En prenant en compte la totalité des réseaux ferrés et routiers existants au départ de Sennecey-le-Grand, le schéma ci-contre montre des différences notables d'accessibilité selon le mode de transport choisi et la localisation. Le



4. MOTIFS DE DÉPLACEMENTS

4.1. Migrations domicile-travail

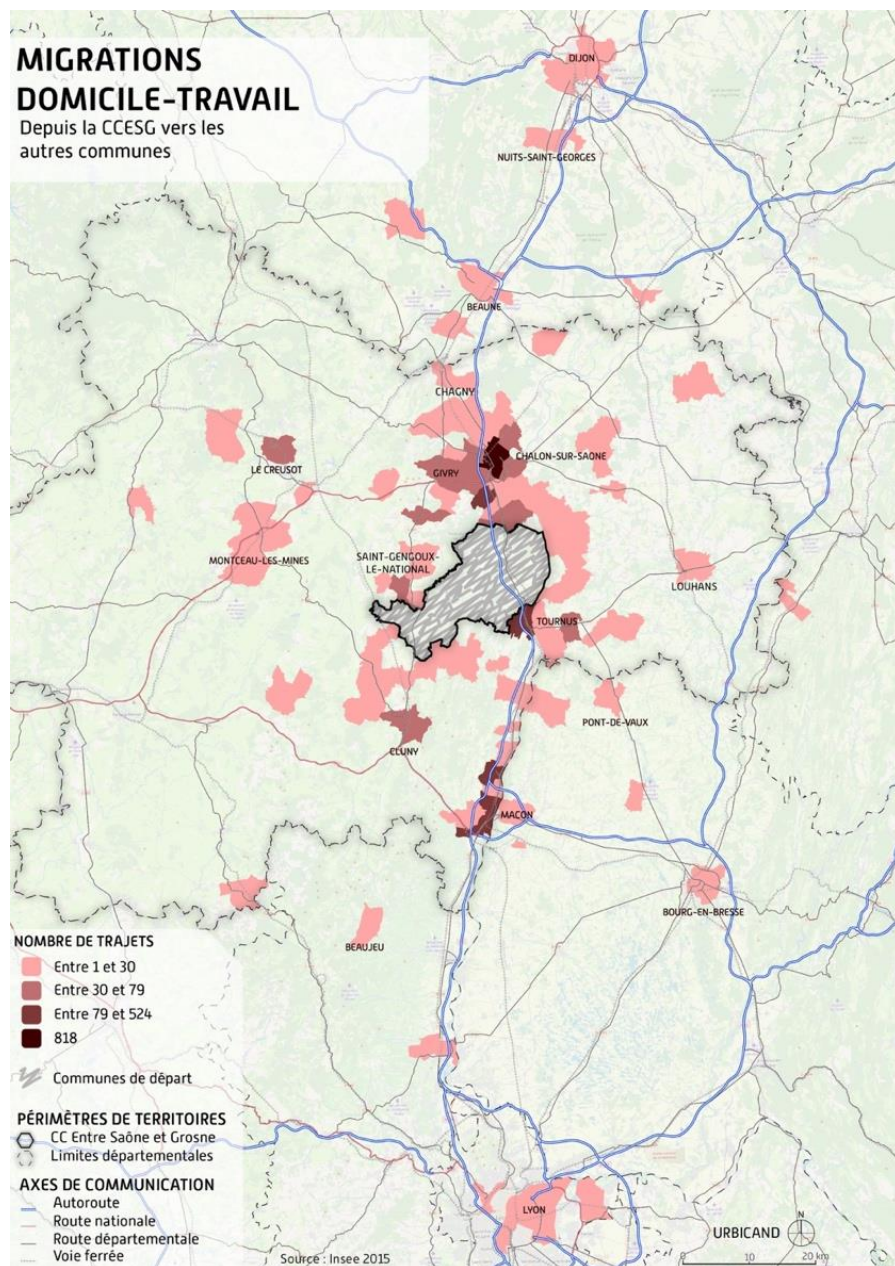
DISTANCES MOYENNES DOMICILE-TRAVAIL ENTRE 1999 ET 2009

Zone de résidence	Distance moyenne en kilomètre	
	1999	2009
CC Entre Saône et Grosne	18,5	16,5
Saône et Loire	11,4	12,6
Bourgogne Franche-Comté	12,3	12,2

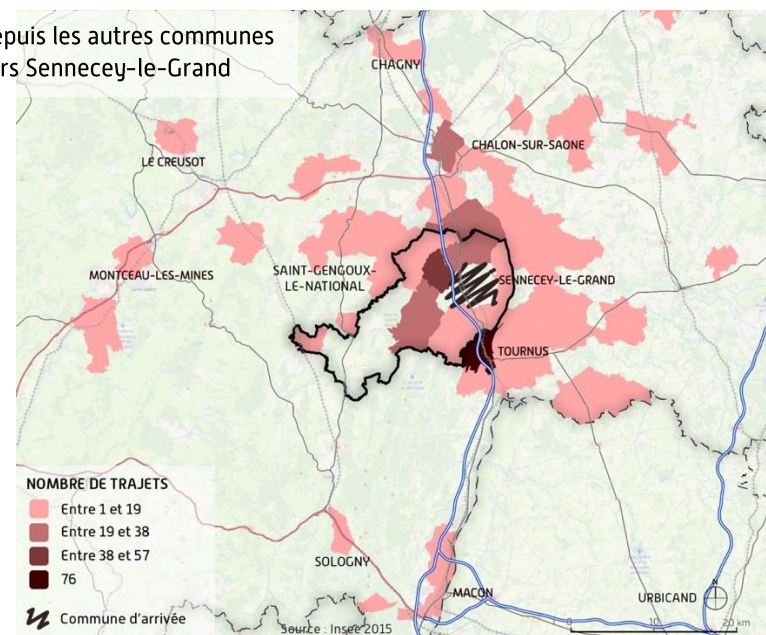
Source : INSEE, RP 1999 et 2009

Si aujourd'hui les actifs s'éloignent de leur lieu de travail grâce à l'augmentation des vitesses de circulations (allongement des distances domicile-travail), la CCESG déroge à cette vague et voit sa distance moyenne domicile-travail s'amoinrir. Ceci est probablement dû à l'accroissement de l'économie présentielle, menant à ce que les actifs puissent travailler non loin de leur lieu de résidence.

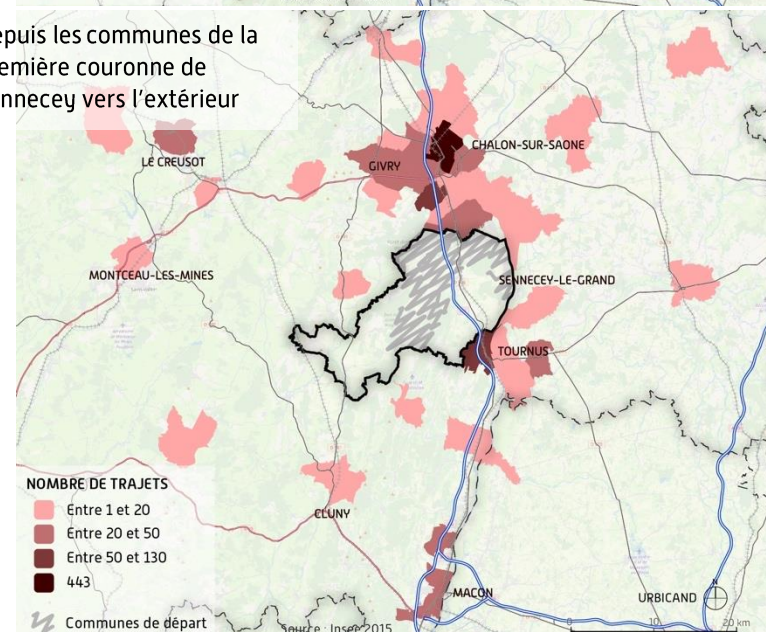
Le territoire de la Communauté de Communes est ouvert sur l'extérieur, expliqué par la présence des infrastructures de déplacement tels que l'A6 et la halte ferroviaire. Les migrations pendulaires sont concentrées sur l'agglomération de Chalon-sur-Saône, aire urbaine considérée comme pôle d'emplois, ainsi que sur Tournus et Mâcon. Le Creusot, St-Gengoux-le-National et Cluny exercent également une certaine influence. À noter qu'en 2015, 70% des actifs du territoire vont travailler à l'extérieur de la CC (INSEE, MDT 2015).



Depuis les autres communes
vers Sennecey-le-Grand



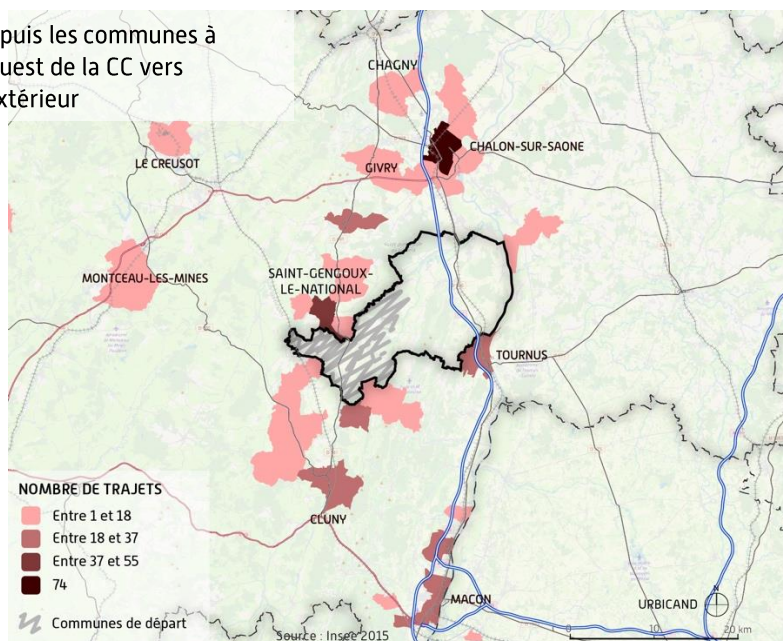
Depuis les communes de la
première couronne de
Sennecey vers l'extérieur



En 2015 (INSEE, MDT 2015), 804 emplois soit 36% des emplois du territoire, sont occupés par des actifs venant de l'extérieur de la CC. Sennecey-le-Grand capte en partie ces actifs ainsi que St-Ambreuil (grâce à l'aire d'autoroute), St-Cyr et plus largement la première couronne de Sennecey-le-Grand.

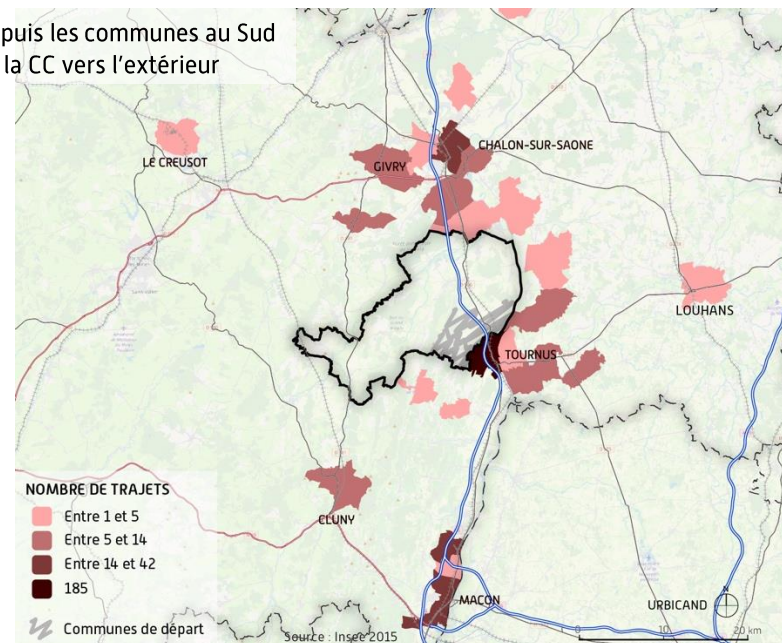
Les actifs de la première couronne de Sennecey-le-Grand (St-Ambreuil, Lalheue, Laives, Nanton, Etrigny, Montceaux-Ragny, St-Cyr, Gigny-sur-Saône, Beaumont-sur-Grosne) vont principalement travailler dans l'aire urbaine de Chalon-sur-Saône, à Tournus et à un niveau moins important au Creusot et à Mâcon. Ils restent, en quelque sorte, dans cet axe structurant à l'échelle régionale Chalon-Tournus-Mâcon.

Depuis les communes à l'Ouest de la CC vers l'extérieur

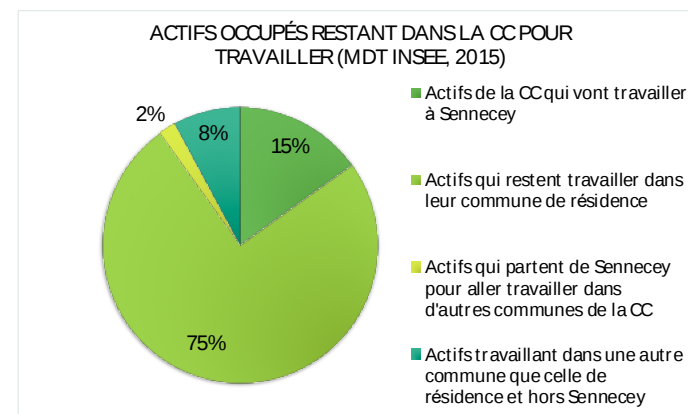


Tandis que ceux de l'Ouest du territoire (La Chapelle-de-Bragny, Bresse-sur-Grosne, Champagny-sous-Uxelles, Bissy-sous-Uxelles, Chapaize, Cormatin, Malay, Curtil-sous-Burnand), même si une part élevée va aussi à Chalon, restent principalement dans l'axe structurant départemental Buxy-St Gengoux-le-National-Cluny.

Depuis les communes au Sud de la CC vers l'extérieur



Le même phénomène est retrouvé pour les communes au sud de la CC (Boyer, Jugy, Vers, Mancey). Les actifs partent vers Tournus, pôle urbain proche, ainsi que vers Mâcon. Nous retrouvons tout de même l'attraction du pôle de Chalon mais dans une moindre mesure que pour les communes de la première couronne.



L'enquête des Migrations Domicile-Travail (INSEE, MDT 2015), montre aussi que de nombreux actifs travaillent dans leur commune de résidence : 24% des actifs travaillent dans la commune où ils résident. Parmi ces 24%, 38% sont présents à Sennecey-le-Grand.

De plus, 75% (soit 1101 personnes) des actifs occupés de la CCESG restent travailler dans leur commune de résidence. Ceci est lié à l'économie présente (artisanat, commerce, fonction publique...).



4.2. Déplacements domicile-étude

Le territoire abrite près de 18 établissements scolaires, de la maternelle au collège. Sennecey-le-Grand possède le plus d'équipements avec notamment 1 école maternelle, 1 école élémentaire et 1 collège. Les communes de Laives, Boyer, Lalheue et Nanton sont équipées de deux écoles, Beaumont, Mancey, Cormatin, Gigny, St-Cyr, Étrigny et La Chapelle ont chacune 1 école. Et le reste des communes ne sont pas équipées en établissements scolaires.

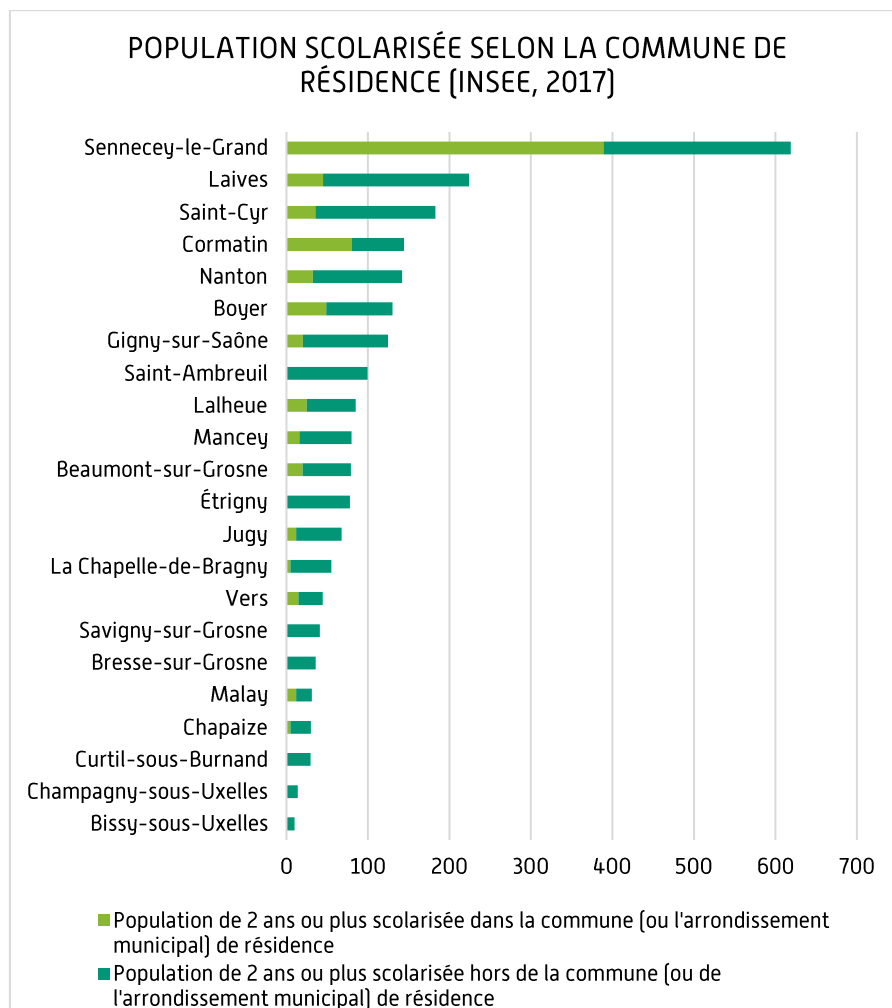
La plupart des communes font partie d'un Syndicat Intercommunal à Vocation Scolaire. Il permet de mutualiser les moyens des plusieurs communes pour assurer l'accueil et l'encadrement des enfants hors temps scolaire, la gestion, l'entretien et la sécurité des bâtiments, des équipements ainsi que la gestion du personnel. Seulement Sennecey n'en a pas (car elle s'autogère) et Montceaux-Ragny (car elle n'a à ce jour plus d'enfants scolarisés en premier degré).

Les communes à l'Ouest de la Communauté de Communes dépendent en grande partie de St-Gengoux-le-National (SIVOS/SIVU). Seul Cormatin est équipé d'une école maternelle et élémentaire.

Commune	Nombre d'écoles	Nombre de Collèges	Nombre de Lycées	SIVOS/SIVU
Sennecey-le-Grand	2 (1maternelle/1élémentaire)	1	0	/
Beaumont-sur-Grosne	1	0	0	Beaumont/Laives/St-Ambreuil
Laives	2	0	0	
Saint-Ambreuil	1 classe de CM2	0	0	
Boyer	2	0	0	Boyer/Jugy/Mancey/Vers
Jugy	1 classe	0	0	
Mancey	1	0	0	
Vers	Néant	Néant	Néant	
Bresse-sur-Grosne	0	0	0	Écoles maternelle et primaire du secteur scolaire de Saint-Gengoux-le-National
Curtill-sous-Burnand	0	0	0	Écoles maternelle et primaire du secteur scolaire de Saint-Gengoux-le-National + Saint-Gengoux-le-National
Bissy-sous-Uxelles	Néant	Néant	Néant	Saint-Gengoux-le-National
Chapaize	0	0	0	
Cormatin	1	0	0	
Malay	0	0	0	
Gigny-sur-Saône	1	0	0	Marnay/St-Cyr/Gigny-sur-Saône
Saint-Cyr	1	0	0	
Champagny-sous-Uxelles	0	0	0	Val de Grosne
Étrigny	1	0	0	
La-Chapelle-de-Bragny	1	0	0	
Lalheue	2	0	0	
Nanton	2	0	0	
Montceaux-Ragny	0	0	0	/

Source : CCESG CCTP PLUi Mai 2018

On recense approximativement 2350 individus scolarisés résidant dans la CCESG. 68% de ces élèves sont scolarisés hors de leur commune de résidence et dépendant donc parfois des transports scolaires, transports en commun ou des modes actifs pour se rendre sur leur lieu d'études.



L'équipement scolaire du 2nd degré et de l'enseignement supérieur étant limité voir nul sur le territoire, les élèves et étudiants sont contraints de se déplacer vers les pôles urbains proches.

En quantitatif, Lyon possède le plus d'équipements scolaires, vient ensuite en seconde position Chalon-sur-Saône, en troisième position Mâcon, et en dernière position Tournus, car la ville ne possède pas d'établissement d'enseignement supérieur.

L'accessibilité de ces pôles d'enseignement est donc un enjeu majeur, le développement du transport en commun et des offres de transport alternatives à la voiture individuelle étant primordial pour la population jeune.

Les déplacements domicile-étude sont donc contraints par la polarisation des équipements : au niveau de la CC à Sennecey et au niveau départemental ou régional à Tournus, Chalon, Mâcon et Lyon. Les élèves du 1^{er} degré restent en majoritairement dans la CC grâce aux RPI. Les collèges et lycées drainent des élèves dans un large rayon à l'échelle départementale, il existe malgré tout un départ des étudiants en études supérieures vers les pôles universitaires de Mâcon, Chalon et Lyon.

4.3. Migrations résidentielles

A défaut d'avoir une étude à l'échelle du territoire, une étude a été faite à l'échelle de la région par l'INSEE en 2016.

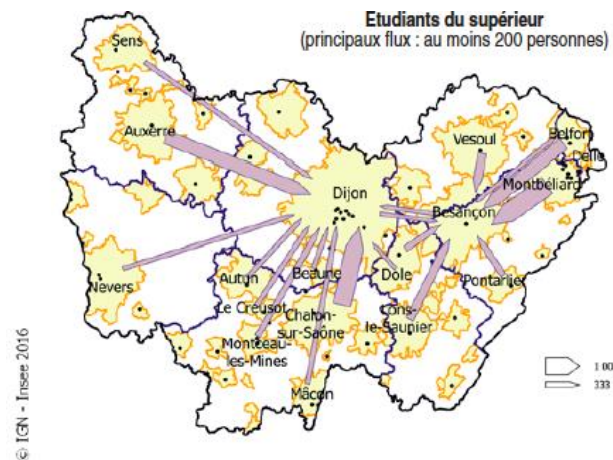
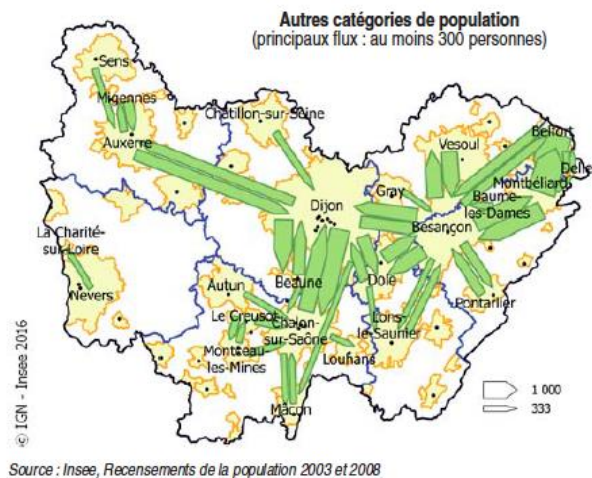
Créateurs de réseaux d'échanges entre les aires et entre les territoires constitués par les agglomérations et leur bassin d'emploi, les déplacements quotidiens des actifs pour se rendre sur leur lieu de travail et les migrations résidentielles (déménagements) forment un levier de développement économique, car les relations entre le lieu de vie et le pôle d'emploi sont fortes.

En Bourgogne Franche-Comté, 82 000 habitants ont déménagé d'une aire à l'autre entre 2003 et 2008, signe de relations privilégiées entre celles-ci. Plus de la moitié sont des actifs, 19% des étudiants et 7% des retraités. Dijon et Besançon, 2 aires urbaines constituant 2 pôles d'emploi majeurs, sont attractives pour les actifs mais aussi pour les étudiants de leur académie respective en raison de la large palette de formations qu'elles offrent. L'aire urbaine de Dijon est très unie à celles de Beaune, Chalon-sur-Saône, Auxerre mais moins à celles de Sens, Nevers et Mâcon qui sont plus distantes et très tournées vers l'extérieur de la Région. L'aire urbaine de Besançon, quant à elle, possède une situation géographique centrale et est très liée aux aires franc-comtoises.

Les migrations résidentielles sont aussi abondantes entre les aires de Belfort et de Montbéliard ainsi qu'entre celles du Creusot et de Montceau-les-Mines, et peu importantes entre celles de Dijon et de Besançon en raison des spécificités énoncées précédemment.

Dans le même sens mais à l'échelle inter-régionale, l'INSEE remarque des départs importants d'étudiants et de jeunes actifs à cause des migrations résidentielles. La BFC capte des jeunes de 5 à 17 ans et des plus de 30 ans mais perd les 18-30 ans. La Région possède le déficit le plus important de toutes les régions françaises métropolitaines. Ceci est dû à l'attractivité universitaire des autres régions telles que l'Île-de-France ou l'Auvergne-Rhône-Alpes et aux difficultés d'insertion des jeunes sur le marché du travail dans la Région. De plus, la Région est attractive pour les retraités venant entre autres d'Île-de-France.

C'est dans ce contexte que l'on peut exprimer à l'échelle de la CCESG, un départ au Sud vers Mâcon ou plus largement vers l'Auvergne Rhône-Alpes, ainsi que vers le Nord en direction de l'aire de Chalon ou encore de l'aire urbaine de Dijon.



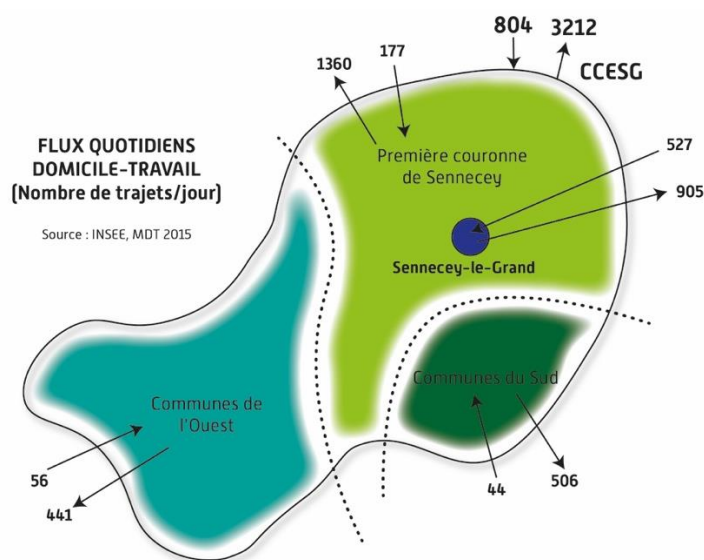
Source : Insee, Recensements de la population 2003 et 2008

5. PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS

5.1. Caractérisation de la mobilité

5.1.1. Nombre de déplacements par jour

Nous retrouvons ici la notion de territoire ouvert vers l'extérieur.

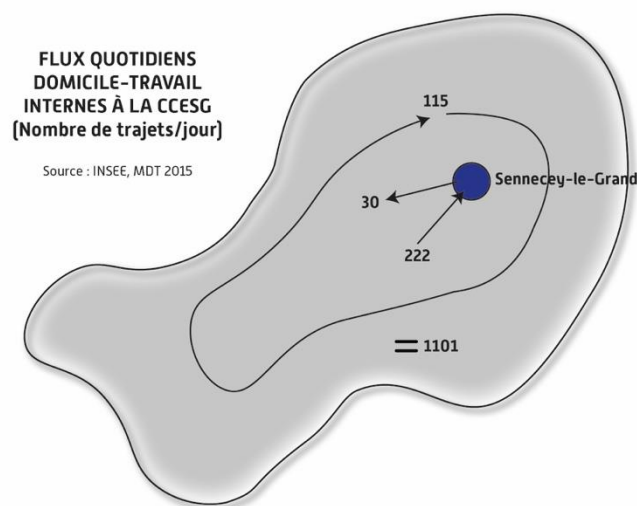


En 2015 (INSEE, MDT 2015), les déplacements vers les communes à l'extérieur de la CC représentent plus des 3/4 (80%) des flux quotidiens entrants/sortants de la CCESG.

Les déplacements vers l'extérieur depuis la première couronne de Sennecey-le-Grand symbolisent 42% des déplacements sortants.

73% des actifs résidant à Sennecey partent travailler à l'extérieur de la CC, ce qui représente 905 trajets par jour et autant de voitures individuelles.

Les déplacements sortants pour les communes de l'Ouest et du Sud de la Communauté de Communes sont près de 9 fois supérieurs à ceux entrants.



Au sein de la CCESG, 1101 actifs travaillent dans leur commune de résidence (soit 75% des actifs). Ce qui génère des trajets courte-distance. À l'inverse, seulement 115 déplacements intercommunaux sont relevés.

222 déplacements à partir des communes de la CCESG sont en direction de Sennecey-le-Grand (soit 15% des trajets). Ce chiffre n'est pas négligeable car ces déplacements quotidiens engendrent des nuisances au sein des bourgs et hameaux traversés.

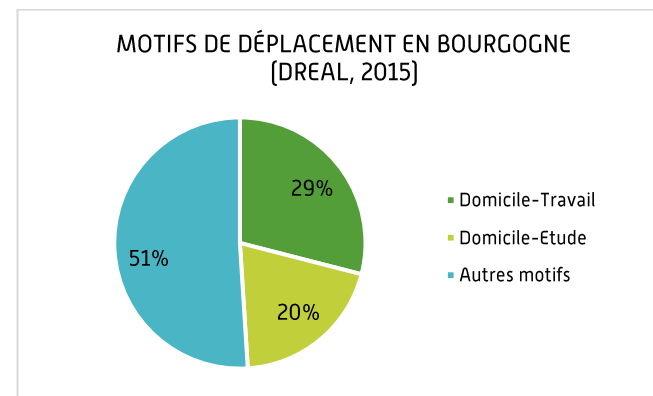
Trajets domicile-travail, principal motif de déplacements

À l'échelle de la Bourgogne, 29% des déplacements des bourguignons sont liés au travail, mais représentent 41% de la distance parcourue. 40% des bourguignons sont concernés par les flux domicile-travail et 95% de ces déplacements sont internes à la Région. Ce sont principalement des flux moyenne distance.

Les déplacements domicile-étude concernent 20% des bourguignons.

Les flux pour les autres motifs, soit 51%, concernent l'ensemble des déplacements pour d'autres motifs : commerces, loisirs, visites et démarches administratives. Ils représentent plus de la moitié des flux totaux. D'ordre général, 20% sont des trajets pour des achats, les trajets dédiés aux soins ou aux démarches administratives sont plutôt marginaux puisqu'ils moins récurrents dans la vie quotidienne. Les mouvements liés aux visites/loisirs et ceux relevant de motifs divers (accompagnement d'une personne ou d'un enfant dans son propre déplacement, promenade sans destination précise, etc.) tiennent également une part non négligeable dans les déplacements personnels.

La répartition des motifs de déplacement montre l'importance des navettes domicile-travail dans les besoins de mobilité, représentant plus d'un quart des trajets réalisés par les individus.



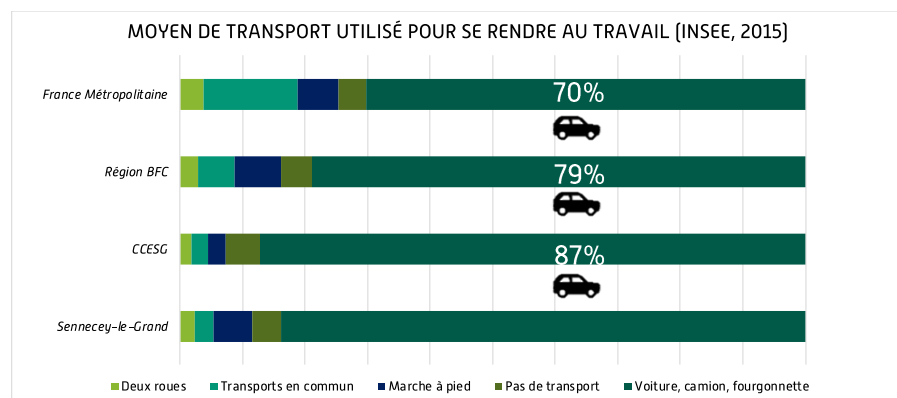
Une sur-motorisation des ménages en dehors de Sennecey-le-Grand

Plus de 93% des ménages en dehors de Sennecey sont équipés d'au moins 1 voiture (INSEE, 2015). À Sennecey, ce sont 85,4% des ménages. Il y a donc une forte disparité entre la ville-centre et les autres communes.

Globalement, on peut affirmer qu'il existe un lien entre la proximité des commerces et services d'un pôle urbain, et la faible motorisation des ménages. Car la concentration locale d'une populations fragile (ménages précaires, âgés...) et non motorisée y est souvent plus forte.

En effet, 11% des ménages du territoire soit 541 foyers sont non motorisés et dépendent de solutions alternatives à la voiture individuelle : transports en commun, covoiturage et modes actifs. Ces populations moins autonomes ont donc besoin d'habiter au plus près des centralités urbaines afin d'optimiser leurs déplacements.

5.1.2. Modes de déplacement utilisés pour se rendre au travail

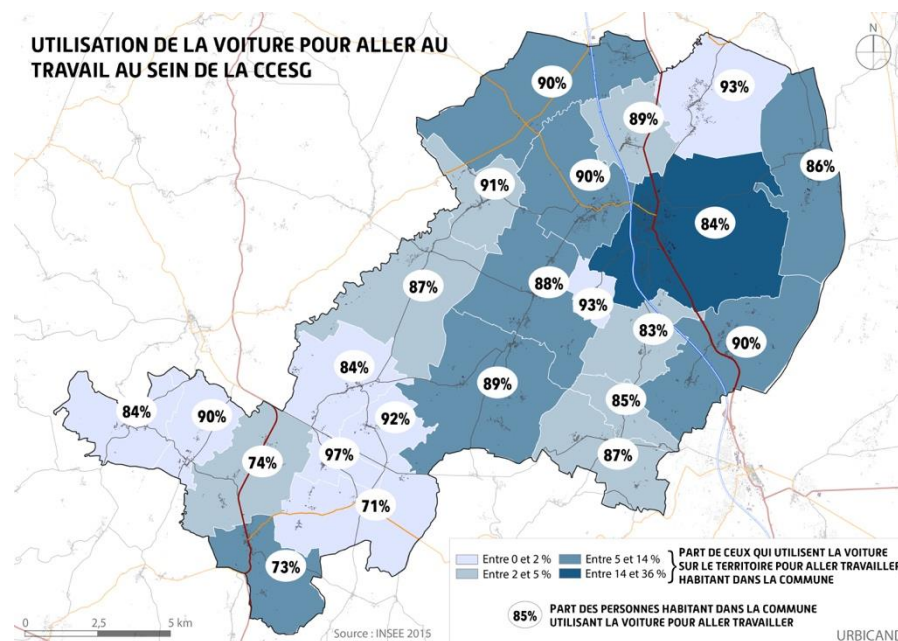


Les modes de transport utilisés pour effectuer les trajets domicile-travail conditionnent différents aspects du territoire : temps passés dans les transports, importance des flux de circulation, stationnement à proximité des lieux d'habitation et de travail, sécurité des différents usagers de l'espace public, etc. soit, au final, une partie de la qualité de vie des résidents du territoire.

Le territoire de la Communauté de Communes est majoritairement automobile dans ses déplacements. Nous notons une forte dépendance à la

voiture individuelle pour aller au travail (87% des habitants l'utilisent) en comparaison avec les taux nationaux (70%) et régionaux (79%).

Sennecey-le-Grand montre un taux de marche à pied plus développé que sur le reste du territoire : 6% contre 3%, grâce à la facilité d'accès aux différents services à pied.



Il existe une utilisation moins forte de la voiture à l'Ouest, probablement due au passage de la ligne de bus Mobigo, comportant une fréquence qui répond aux besoins, ainsi qu'à la voie verte « Tour de Bourgogne ».

La partie centrale du territoire est isolée et peu accessible, en transport en commun et en modes doux.

À Sennecey-le-Grand, l'utilisation de la voiture est moins importante grâce à l'économie présentielle et à l'existence de la halte ferroviaire. Le bus est pour autant moins utilisé, la fréquence actuelle ne correspondant pas aux besoins (un aller en milieu de matinée et un retour en milieu d'après-midi).

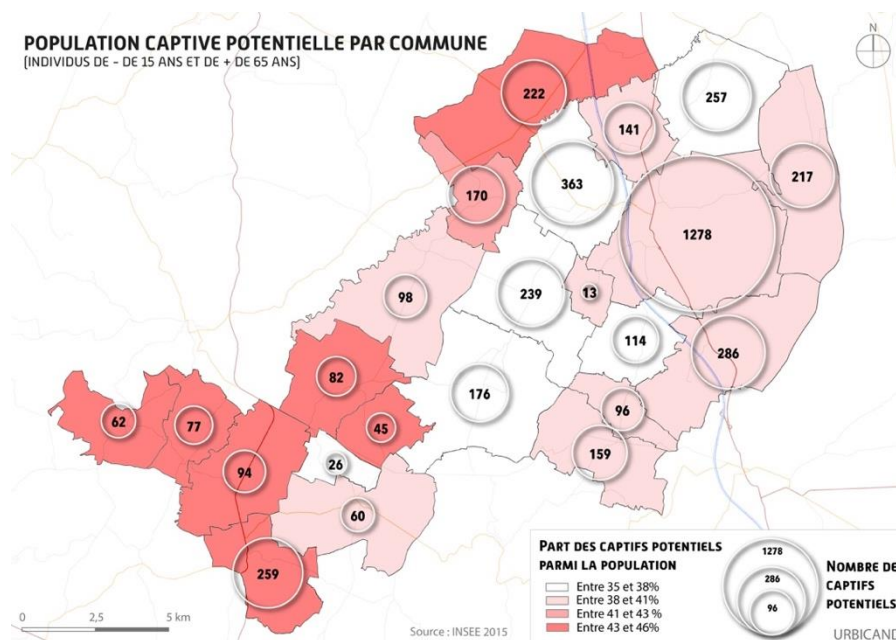
L'utilisation plus forte de la voiture sur la D159 et la D67 s'explique par l'accès aisé à l'autoroute (Saint-Ambreuil et Tournus) et à Sennecey. Cette

fréquentation génère néanmoins des nuisances et des enjeux de traversées de villages.

5.1.3. Population captive

Le terme de « population captive » recouvre les individus dont les choix de mobilité sont contraints par différents paramètres. Ces personnes rencontrent en effet plus de difficultés à être motorisées pour des raisons légales (âge légal du permis de conduire non atteint, ...), financières, ou de santé. On considère que les individus de 11 à 17 ans ainsi que les personnes de plus de 65 ans sont potentiellement captifs, ainsi que les individus à faibles ressources financières (indépendamment de leur classe d'âges).

Ces personnes sont également souvent soumises à des choix de localisation résidentielle restreints (pour des raisons financières, professionnelles, ...) et dépendent donc, de façon ponctuelle ou permanente, de la proximité des commerces et services de base et à des services de transport en commun.



Sur le territoire, 17% de la population a moins de 15 ans et 23% a plus de 65 ans (INSEE, 2015). La part de ménages vivant sous le seuil de pauvreté s'élève

à 10%. Ainsi en 2015, la population captive représente potentiellement un peu moins de la moitié de la population de la CCESG, soit environ 4500 personnes.

Au moins 35% de la population de chaque commune du territoire est potentiellement captive (INSEE, 2015). Ce pourcentage est majoré à Champagny-sous-Uxelles, Cormatin, Curtil-sous-Burnand avec chacun 46%, ou encore à Savigny-sur-Grosne où elle atteint 45% en raison d'une forte part de personnes âgées de plus de 65 ans (notamment avec les EHPAD).

6. CIRCULATION ET RÉSEAU VIAIRE

6.1. Routes classées à grande circulation

Sur le territoire, deux routes sont classées à grande circulation selon le décret n°2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret n°2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation.

Il s'agit du réseau autoroutier A6 qui traverse les 6 communes suivantes : Sennecey-le-Grand, Laives, Boyer, Saint-Ambreuil, Beaumont-sur-Grosne, Jugy. Ce réseau fait l'objet d'une servitude EL11 (servitude reportée en annexe 1 et son plan reporté en annexe 2 du PAC).

La communauté de communes est aussi concernée par la RD 906 au trafic important, qui traverse les mêmes communes. Sur cet axe il convient de proscrire les autorisations d'accès hors agglomération et de prévoir un recul des entrées des propriétés, en agglomération. En règle générale, concernant l'implantation du bâti en bordure de réseau routier départemental, il conviendra de rechercher une densification sur la profondeur et de réaliser des sorties riveraines sur des voies d'accès bénéficiant d'un accès unique sur le domaine public routier départemental (Source PAC CCESG, 2017).

L'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme (issu à l'origine d'un amendement dit Dupont à la loi Barnier du 2 Février 1995) vise à mieux maîtriser le développement urbain le long des voies les plus importantes. L'objectif de cette disposition est d'inciter les communes à promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes et lancer une réflexion préalable et globale sur l'aménagement futur des abords des principaux axes routiers. Cette réflexion doit permettre de finaliser un véritable projet urbain qui trouvera sa traduction dans le document d'urbanisme.

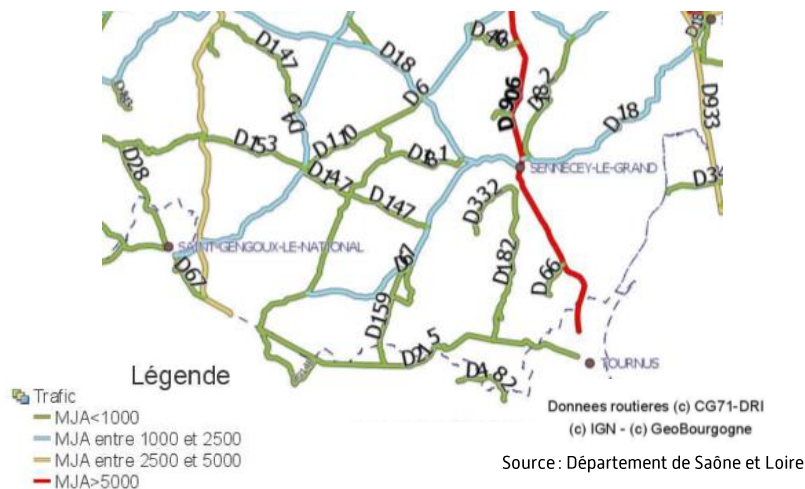
Il prévoit qu'en dehors des zones urbanisées des communes traversées, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75 m de part et d'autre de ces routes. En cas de projet, une étude dite « entrée de ville » au sens de l'article L111-1-4 doit être effectuée.

6.2. Trafic routier

Des comptages routiers ont été effectués par le département de Saône et Loire grâce à des stations permanentes de comptage. Les comptages permettent la mise en œuvre et le suivi des politiques routières en matière d'infrastructure telles que la conception, l'entretien, la sécurité et l'exploitation des chaussées.

Ils apportent des éléments statistiques qui rendent compte des caractéristiques de la demande en matière de déplacement des personnes et des marchandises mais aussi de l'utilisation du réseau Départemental.

EXTRAIT DE LA CARTE DES TRAFICS DU CHALONNAIS



L'A6, sur la portion Chalon-Sud <-> Mâcon-Nord, possédait en 2010 une Moyenne Journalière Annuelle (MJA¹) de 53 483. [Source SETRA]

La D906 fait partie des 30 premières sections de routes les plus circulées du département avec en 2014, 10 734 MJA [Moyenne Journalière Annuelle] à la station de comptage de Sennecey-le-Grand. Elle est aussi dans les 15 premières routes départementales les plus circulées par les poids lourds avec 1363 MJA en 2014, à la même station de comptage.

Concernant le trafic routier à Sennecey, en 2014, les pics de trafic sont concentrés :

- Les jours ouvrés, à 10h et à 19h,
- Les samedis et les jours de fêtes, à 12h et à 18h,
- Les dimanches et les jours fériés, à 10h et à 19h.

Les pics de trafic routiers à Sennecey en 2014 sont concentrés entre les mois de juin et de septembre (entre 9 561 MJA et 13 809 MJA), c'est-à-dire surtout en pleine saison touristique.



¹ Moyenne sur une année du nombre de véhicules circulant sur la section, tous sens confondus, au cours d'une journée

La D67 est une route supportant un trafic assez élevé, avec une MJA de 1 494 comptabilisée à hauteur de Laives en 2011. Ceci explique les nuisances de traversées de bourgs étant rencontrées sur ce tronçon de route, notamment à hauteur d'Etrigny et de Nanton.

7. STATIONNEMENT, TRANSPORT DE MARCHANDISES, ACCIDENTOLOGIE

7.1. Stationnement

La gestion du stationnement est un levier d'action important, pouvant favoriser :

- L'équilibre entre les différents modes de transport et en particulier au sein de la ville-centre,
- L'accès aux commerces et aux services, notamment grâce à une bonne rotation du stationnement,
- L'amélioration du cadre de vie urbain à travers des possibilités de report modal, de désencombrement des centralités, etc.

Hormis Sennecey-le-Grand et Cormatin, les communes du territoire affichent un caractère majoritairement résidentiel et ne possèdent pas de grands équipements aptes à générer des besoins majeurs en stationnement. Leurs équipements sont généralement dotés d'une offre en stationnement suffisamment dimensionnée. Les formes urbaines locales étant principalement de type pavillonnaire, des places de stationnement privées sont la plupart du temps intégrées aux habitations (garage, allée privée, abri...).

Cependant, deux types de problématiques sont relevées sur le territoire :

- Des problématiques de stationnement lors des heures d'école et lors des offices en mairie. En effet, un grand nombre de communes rencontrent du stationnement sauvage devant les écoles lorsque les parents amènent ou viennent rechercher leurs enfants, ils se garent le long de la rue. Il en est de même lors des offices,
- Des problématiques de stationnement lors de la haute saison touristique ou lors d'événements. Par exemple à Chapaize, des bus de visiteurs font du stationnement sauvage ; à Cormatin, il existe des problèmes de stationnement l'été. À Montceau-Ragny, il y a parfois

plus de 500 personnes dans le village pour les spectacles. Le stationnement se fait dans les prés lorsque la météo le permet, sinon il se fait le long de la voirie. À Savigny-sur-Grosne, il existe des problématiques de stationnement le long de la départementale vers le camping lors des saisons de baignade.

Plusieurs aménagements ont été mis en place ou sont en projet : des tentatives de réglementation du stationnement par des potelets, une amélioration de la signalétique, l'aménagement de nouveaux parkings ou la mise en place d'interdiction de stationnement...

● PARKINGS ET II STATIONNEMENT À SENNECEY-LE-GRAND



À Sennecey, dix principales poches de stationnement sont présentes ainsi que le long de la départementale. De ce fait, il n'y a donc pas de problème de stationnement.

7.2. Transport de marchandises²

Il existe peu d'information concernant le transport de marchandises. Le Service d'observation et de statistiques de l'Etat (SOeS) fournit des données complètes mais au mieux à l'échelle régionale. Il en est de même pour l'Observatoire Régional des Transports. Les Voies Navigables de France (VNF) prodiguent aussi des informations. Également, les différentes bases sont soumises au secret statistique depuis 2007, ce qui empêche d'avoir des données sur les marchandises transportées par le fret ferroviaire (secrets statistiques liés à la mise en concurrence des transporteurs).

Des mouvements de marchandises en constante évolution sur la Région

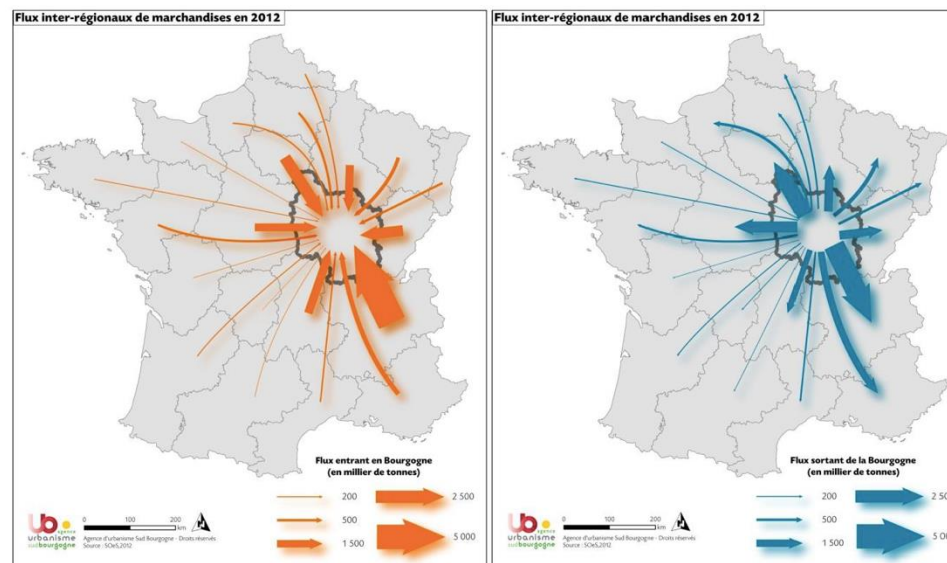
À l'échelle de la Région, en 10 ans (1996-2006), les mouvements de marchandises inter-régionaux et intra-régionaux liés aux activités économiques régionales (ne comptabilisant donc pas le transit) sont passés de 85,6 millions de tonnes à 97,8 millions de tonnes.

Le trafic interne représente près de la moitié des tonnages transportés. 9% des tonnes.kilomètres³ est surtout un trafic de distribution et reste donc la part privilégiée du transport routier qui assure 97% de ces échanges.

De plus, 86% des trafics intra-régionaux sont en réalité intra-départementaux.

² Données et statistiques venant principalement de « Les indicateurs du Développement durable en Bourgogne, le transport de marchandises » ; octobre 2011. DREAL Bourgogne Service Développement durable

³ D'après les définitions internationales, le transport désigne un flux de marchandises déplacées sur une distance donnée et se mesure en tonne-kilomètre. La tonne-kilomètre (t.km) est une unité utilisée pour parler de flux, elle dimensionne



Une domination du transport routier de marchandises sur la Région

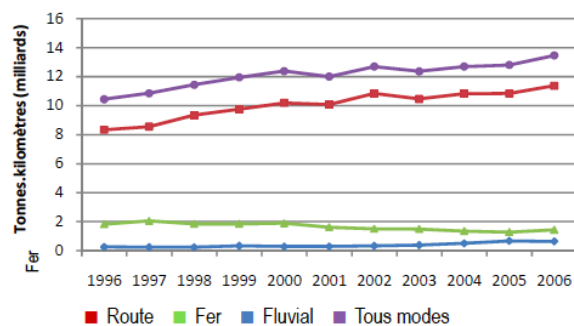
À l'échelle régionale, en part modale, le trafic routier représente 84,5% en tonnes-kilomètres en 2006, contre 79,9% en 1996. La majorité des marchandises sont acheminées par la route, qui offre une incontestable praticité pour les transporteurs (porte à porte), mais engendre des nuisances (comme le bruit, les pollutions atmosphériques, la dégradation des routes).

Le ferroviaire est en chute, passant de 17,6% en 1996 à 10,7% en 2006. Cette chute est due en grande partie à la diminution des trafics de produits énergétiques et pondéreux (matériaux ou produits dont la densité est importante).

Le fluvial, quant à lui, a considérablement augmenté sa part de marché passant en 10 ans (1996-2006) de 2,5% à 4,8%.

une quantité (t) multipliée par une distance (km). Elle traduit donc simultanément la notion de distance parcourue et la quantité de marchandises. Ainsi, la circulation d'un camion vide ne participe pas au transport. [DREAL Bourgogne Service Développement durable]

Évolution des échanges interrégionaux et intrarégionaux de la Bourgogne



Sources : DREAL, MEDDTL, CGDD/SOeS - SITRAM

À l'échelle de la Communauté de Communes

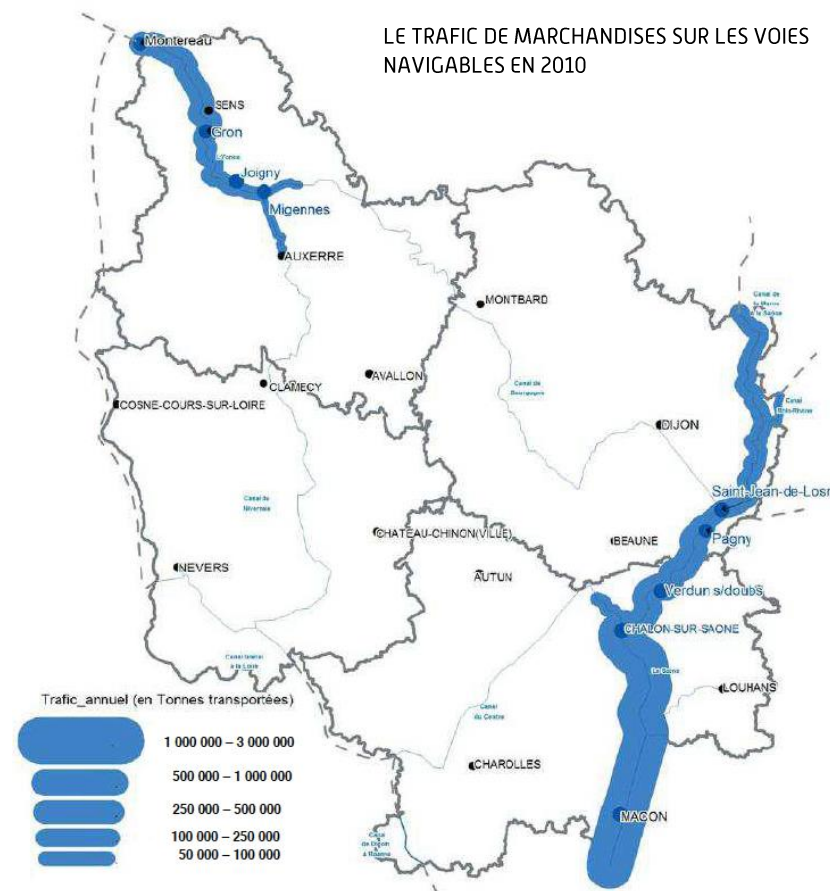
Il est assez difficile de réaliser un bilan des tonnages de marchandises transportées.

Les tendances nationales en matière de tonnes de marchandises transportées peuvent se traduire localement par de nombreux flux de poids lourds : 1 400 TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel), en 2014, sur la D906 à hauteur de Sennecey. Ces poids lourds représentent 13% du trafic global journalier comptabilisé sur la même station de comptage.

La principale problématique liée à la circulation des poids lourds concerne sa proximité avec les zones habitées. Les villes de Chalon-sur-Saône, Lux et Sennecey sont traversées par des grands axes de circulation de poids lourds (routes à grande circulation), ce qui ne sécurise pas les riverains.

Le transport fluvial est lui aussi en hausse. Il n'y a pas d'arrêt sur la CC mais deux ports sont proches. Le port de Chalon-sur-Saône est positionné à l'extrémité Nord du bassin Rhône-Saône, il fonctionne avec le port de Mâcon et est un des quatre grands sites fluviaux du bassin avec Lyon, Vienne et Arles. En 2017, les VNF (Voies Navigables de France) ont comptabilisé sur le bassin Rhône-Saône 5,2 millions de tonnes (variation de 6,2%) et 1 109 millions de tonnes.kilomètres (variation de -1,5%).

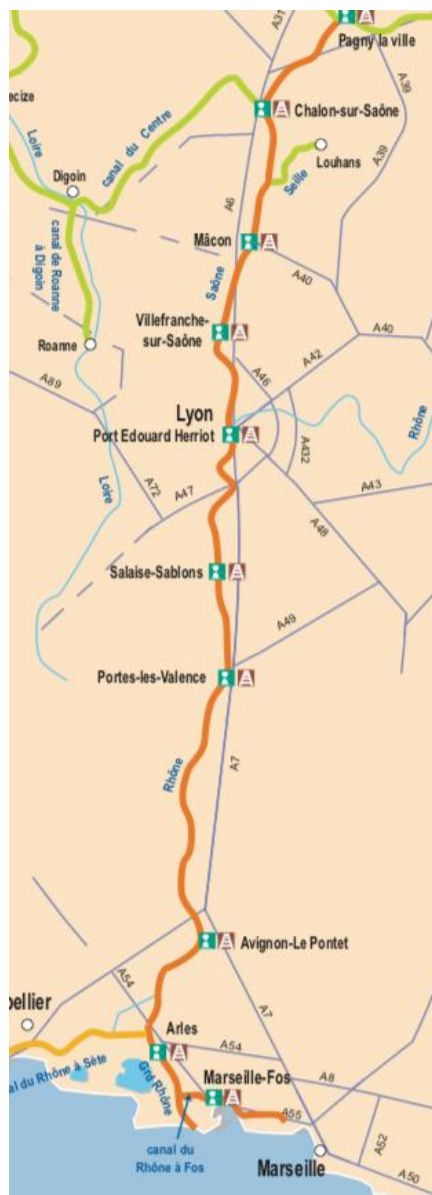
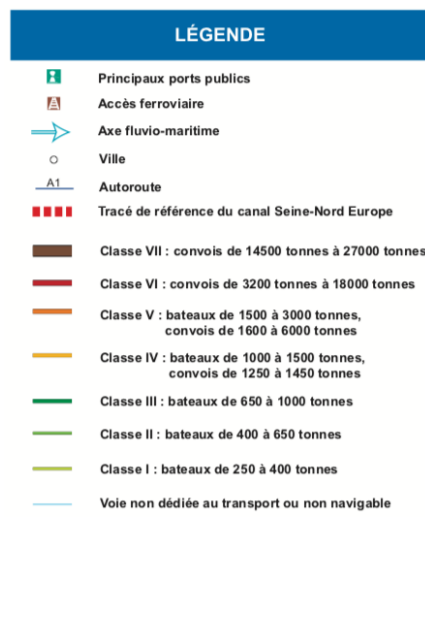
LE TRAFIC DE MARCHANDISES SUR LES VOIES NAVIGABLES EN 2010



Sources : DREAL, VNF Trafic 2010, ©IGN BdCarto®

EXTRAIT DE LA CARTE
« LE TRANSPORT FLUVIAL EN FRANCE
ET EN EUROPE »

VOIES NAVIGUABLES DE FRANCE

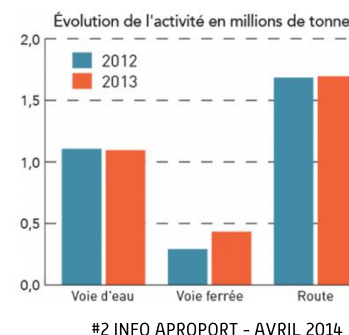


Concernant la proportion de fret ferroviaire, les données disponibles sont celles de la plateforme portuaire multimodale APROPORT⁴. Selon ses chiffres, le fret ferroviaire représentait en 2013, 13% des tonnes de marchandises traitées sur les deux ports (Chalon et Mâcon), soit 405 600 tonnes. La plateforme indique aussi une hausse du fret ferroviaire entre 2012 et 2013, répondant à l'objectif de la société de développer l'activité ferroviaire. En 2014, la plateforme de Chalon a disposé de l'accord, à la suite de celle de Mâcon, de circuler sur le réseau ferré national avec ses propres moyens humains et matériel. Par ce fait, l'activité à fin avril 2015 a été en progression de 3% avec une forte hausse des trafics de conteneurs notamment par le ferroviaire. APROPORT convoite à moyen terme de traiter 30% du trafic sur ses ports par voie ferrée⁵. Peut-être est-ce un nouveau souffle pour le fret ferroviaire sur notre territoire d'étude, en réponse notamment à la trop forte part de fret routier et aux nuisances qu'elle engendre.

Néanmoins, le fret ferroviaire est à la marge au niveau de la gare de Sennecey (un silo relié). Et les zones d'activité ne sont pas reliées aux voies ferrées.

RÉSULTATS 2014 (APROPORT⁴) - PART MODALE

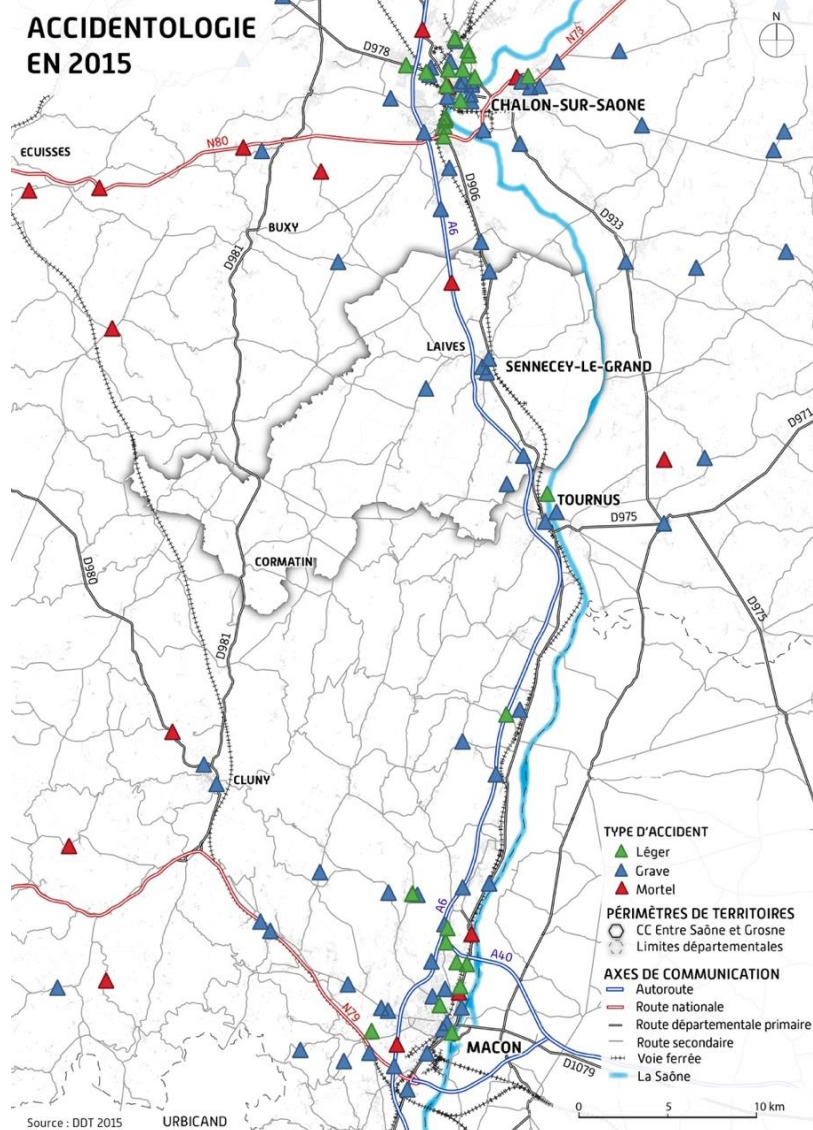
Voie d'eau		Voie ferrée		Voie routière	
Tonnes	%	Tonnes	%	Tonnes	%
1 060 800	34%	405 600	13%	1 653 600	53%



⁴ Service portuaire de la CCI de Saône-et-Loire qui gère principalement les plateformes portuaires de Chalon-sur-Saône et de Mâcon

⁵ Newsletter #6 INFO APROPORT - JUIN 2015

7.3. Accidentologie⁶

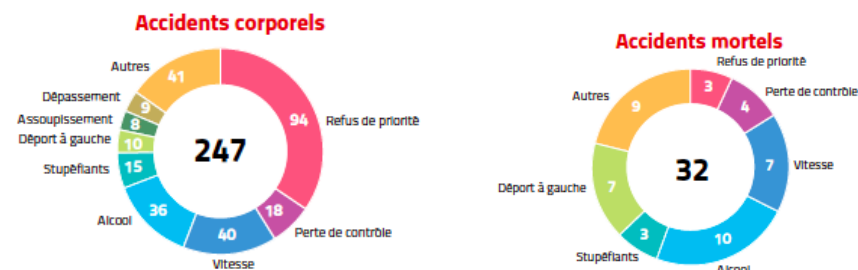


⁶ Données provenant essentiellement de « Les accidents de la route en Saône-et-Loire », 2013. Direction Départementale des Territoires

En Saône-et-Loire, l'accidentologie est en baisse significative depuis 1972, par rapport à 2013, avec un nombre d'accident qui a été divisé par 10, par 8 pour le nombre de tués et par 11 pour le nombre de blessés.

De manière générale, l'accidentologie concerne principalement les grands axes de déplacement, tels que la D906, la N80 et l'A6. En effet, à l'échelle du département en 2013, 75% des accidents mortels se sont déroulés hors agglomération. Cependant, il y a autant d'accidents corporels en agglomération qu'en dehors. L'alcool au volant est la principale cause d'accidents mortels, suivi par la vitesse et le déport à gauche.

PRINCIPALES CAUSES DES ACCIDENTS EN SAÔNE ET LOIRE⁵



Un accident peut relever de plusieurs causes.

À l'échelle du territoire de la CC en 2015, 7 accidents ont eu lieu dont 1 mortel et 6 graves. 3 accidents graves se sont déroulés en agglomération (à Sennecey), dont 2 entre un cyclomoteur et un véhicule. 1 accident grave s'est produit dans le hameau de Vincelles [commune de Nanton], impliquant un conducteur blessé hospitalisé. Deux accidents graves se sont produits quant à eux sur l'A6 : un à hauteur de Saint-Ambreuil où 1 piéton a été tué (impliquant aussi un poids lourd), et un à hauteur de Boyer faisant 2 victimes blessées hospitalisées. Un dernier s'est déroulé aussi à Boyer mais sur la voie communale et impliquant un véhicule léger et un vélo dont le conducteur a été blessé hospitalisé. Les accidents de la CC se sont donc tenus sur les routes les plus fréquentées et près de la moitié des accidents se sont déroulés en agglomération.

8. OFFRES ALTERNATIVES À LA VOITURE INDIVIDUELLE

La géographie et l'organisation actuelle du territoire rendent, d'ordre général, la voiture plus efficace que les modes de déplacement alternatifs. Le taux d'équipement des ménages affirme que la possession d'une voiture est la norme. Cependant, des alternatives à cette utilisation existent ou peuvent être trouvées.

8.1. Transport en commun

Le réseau départemental est essentiellement centré sur Chalon-sur-Saône. Le territoire de la CC ne dispose pas d'une offre particulièrement développée en commun, hormis à l'Est et à l'Ouest avec les deux lignes de Mobigo LR701 (ligne structurante) et LR714 (ligne secondaire).

FRÉQUENTATION DES LIGNES LR701 ET LR714 EN 2014

Ligne	Nom	Fréquentation en 2014
LR701 (anciennement n°7)	Chalon sur Saône – Cluny – Mâcon	133 524
LR714 (anciennement n°14)	Chalon sur Saône – Tournus – Mâcon	4 672

Source : CG71

La ligne LR701 concentre 34% des voyageurs à elle seule en 2014. Ce succès est dû notamment à la bonne fréquence de la desserte régulière en nombre d'aller-retour par jour de la semaine : de 6 à 10, ainsi que par la possibilité de monter son vélo à bord du bus. Peut s'y ajouter l'accès moins facile pour les communes de la CC situées à l'Ouest (aux infrastructures telles que la halte ferroviaire de Sennecey et l'A6), et l'accès aisé à la véloroute « Tour de Bourgogne » encourageant les habitants à prendre leur vélo plutôt que la voiture.

La LR714 a moins de succès à cause de la faible fréquence de la desserte régulière en nombre d'aller-retour (AR) par jour de la semaine : 1 seul AR en milieu de matinée/après-midi. Cette fréquence ne répond donc pas au besoin de la population. Cette dernière, si elle possède une voiture et si elle habite dans la première couronne de Sennecey accède facilement à la halte ou à l'autoroute. Ceci explique la faible fréquentation de cette ligne.

8.2. Transport à la demande, covoiturage et autopartage

La CC entre Saône et Grosne avait mis à disposition des aînés ou des personnes à mobilité réduite un service de transport à la demande. Une voiture venait chercher la personne à son domicile au choix, le mercredi et/ou le vendredi matin, pour environ 1h30 de temps libre au prix avantageux de 4€ l'aller/retour. Ce service était autogéré par la CC. Il n'a malheureusement pas eu le succès escompté et risque d'être supprimé.

Des pratiques de covoiturage informelles ont été remarquées dans diverses communes du territoire :

- Cormatin et Savigny-sur-Grosne, en direction de l'entreprise Oxxo à Cluny notamment,
- Laives, pratiques observées sur le parking au Nord de la mairie,
- Curtil-sous-Burnand, Mancey et Nanton, où cela se fait entre voisins/habitants,
- Sennecey-le-Grand et Saint-Ambreuil, malgré l'absence de parking formalisé. L'aire de repos de St-Ambreuil est un point de rendez-vous.

Cependant, la pratique sur l'ensemble du territoire reste en marge et il n'y a pas réellement de besoin exprimé de la part des habitants. Des emplacements potentiels de parkings ont été relevés comme à Cormatin, Laives, Sennecey et aux échangeurs d'autoroute (voir partie 1.8 « synthèse/enjeux »). Le Conseil Général de Saône-et-Loire envisage de recenser les aires de covoiturage aménagées et « sauvages » du territoire.

Concernant l'autopartage, des sites internet privés (Drivy, Citiz, Koolicar...) comme pour le covoiturage (le plus connu Blablacar) mettent en contact des particuliers dans le but de partager leur voiture. Les usagers concernés ont des profils divers, mais ont deux points communs : la possession du permis de conduire et le besoin simplement occasionnel d'une voiture. Les profils sont par exemple une personne âgée utilisant rarement sa voiture, un ménage bi-motorisé dont la deuxième voiture roule peu, les habitants non-motorisés ayant un besoin ponctuel de voiture... Si la part des usagers intéressés est minime, il peut être intéressant pour les non-motorisés d'être informé de cette pratique.

8.3. Déplacements doux

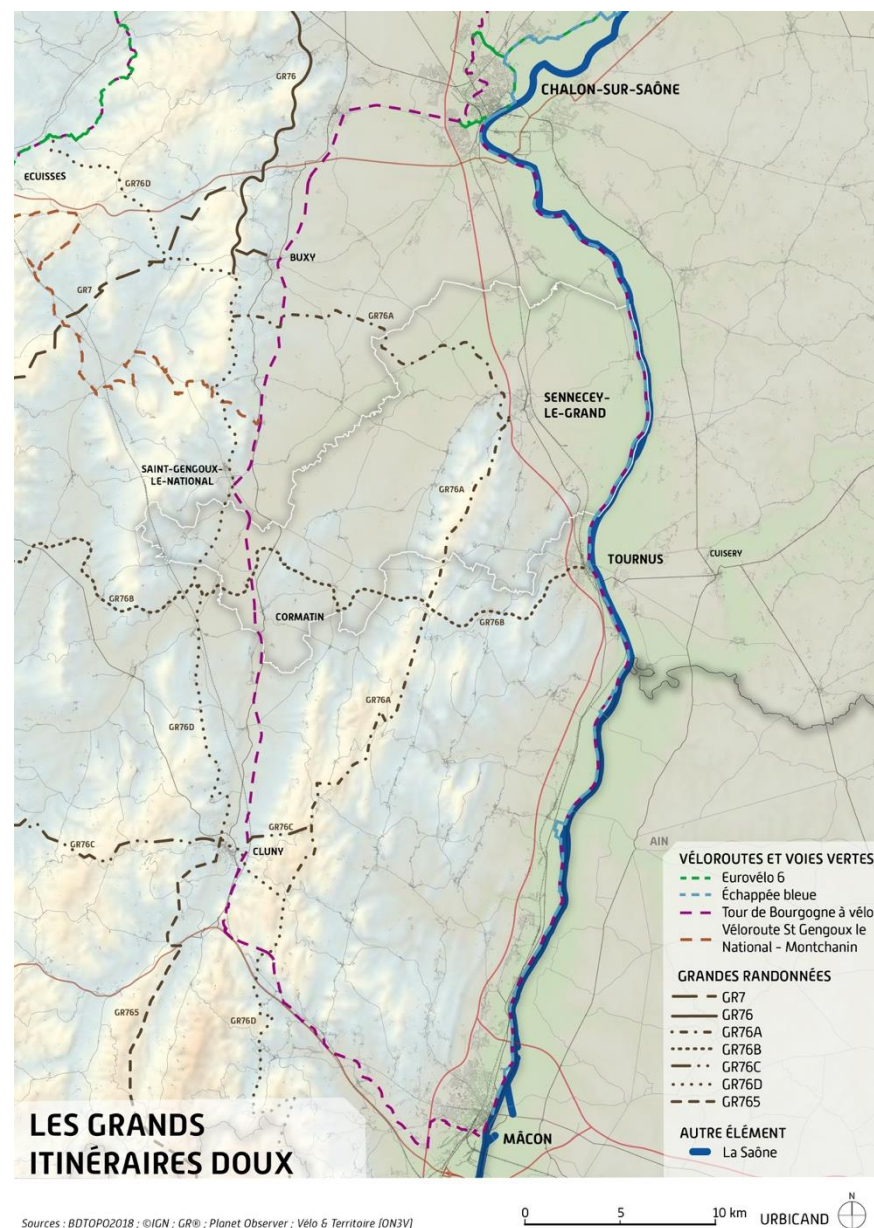
8.3.1. Grands itinéraires doux

Le territoire de la CC est traversé par deux véloroutes. Ces deux véloroutes sont rejointes par une troisième au niveau de Chalon-sur-Saône.

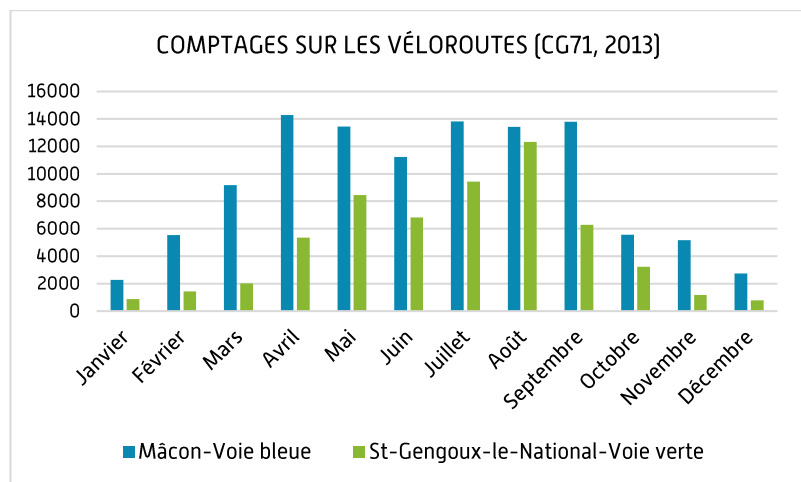
- La voie bleue « Échappée Bleue » longe la Saône depuis la frontière du Luxembourg jusqu'à Lyon au fil d'un parcours de plus de 700 kilomètres. Elle longe la Moselle, le Canal des Vosges et la Saône. Elle est réalisée à 83% au début 2019⁷ et est en cours de structuration touristique. La portion Chalon-Tournus est en cours de traitement. Cette voie assure un maillage structurant sur un axe Nord-Sud et relie l'EuroVélo 5/Via Romea [Francigena], l'EuroVélo 6/Véloroute des fleuves et l'EuroVélo17/Via Rhôna. Elle est majoritairement aménagée en site propre, possède un faible dénivelé et un cadre environnemental, patrimonial et culturel très riche,
- La voie verte « Tour de Bourgogne » fait le tour de la Bourgogne (800 km) en longeant les canaux sur chemins de halage, en prenant les voies vertes créées sur d'anciennes voies ferrées et passe le long des chemins à travers les vignobles. Aujourd'hui elle constitue l'ensemble de l'offre vélo régionale et elle se superpose à la voie bleue et à l'Eurovélo 6 sur certains tronçons,
- L'« Eurovélo 6 », relie Nantes à Budapest sur au total 4500 km. Elle s'appuie sur les fleuves pour lier l'Atlantique à la Mer Noire, de la Loire au Danube en passant par le Rhin. La « Loire à Vélo » en fait partie et c'est une des véloroutes européennes les plus avancées.

Une autre véloroute complète ces voies vertes : elle part du Nord de Saint-Gengoux-le-National en direction du Canal du Centre au niveau de Montchanin.

Plusieurs sentiers Grande Randonnée® (GR®) font partie des grands itinéraires doux qui traversent le territoire. Ce sont des sentiers balisés et dessinés, imaginés, animés, valorisés et entretenus par la Fédération Française de Randonnée et de ses Comités.



⁷ Chiffres de Vélo & Territoire



Des stations de comptage, comme pour le routier, ont été disposées sur les véloroutes. Ci-dessus les comptages relevés au niveau des stations de St-Gengoux pour la voie verte « Tour de Bourgogne » et de Mâcon pour l'« Échappée bleue ». Nous remarquons une fréquentation plus élevée pour la voie bleue : jusqu'à 3 fois plus que pour la voie verte et la « haute saison » se déroule d'avril à septembre. Tandis que la voie verte connaît des chiffres plus faibles avec un pic de fréquentation en août. D'après l'Agence de Développement touristique et de Promotion du Territoire en Saône-et-Loire, les chiffres sont en hausse avec une légère augmentation.

De nombreux projets touristiques sont en cours et ceux-ci, une fois réalisés, formeront une étoile à partir de Châlon-sur-Saône. Avec une telle concentration d'infrastructures cyclables d'envergure départementale, voire régionale, il est important de saisir ces atouts afin de développer la pratique quotidienne du vélo, ainsi que pour le tourisme.

La Fédération Française de Randonnée via son comité départemental de randonnée pédestre met en œuvre un schéma de cohérence des Grandes Randonnées [GR] sur la Saône-et-Loire, appelant à modifier voire à supprimer certaines portions de tracés. Les itinéraires GR7, 76 (dont 76A, B, C et D) seront remodelés concernant leur dénomination touristique et leur tracé. Ce schéma pourra donc remettre en question la traversée ou la connexion de certains villages puisque ces itinéraires sont en cours de requalification.



Aménagements des voies bleue « Echappée bleue » (à gauche)
et verte « Tour de Bourgogne » (à droite)

8.3.2. Aménagements locaux piétons et cyclables

Les espaces publics du territoire sont généralement peu propices à l'utilisation des modes doux. Des enjeux d'aménagements sont à noter depuis les hameaux jusqu'à la centralité du bourg afin de sécuriser les déplacements, mais aussi entre chaque hameau et village du territoire. La présence d'aménagements sécurisés et faciles d'accès sont souvent le premier levier d'une plus grande utilisation des modes doux.

De plus, des problématiques de vitesse sont rencontrés dans un grand nombre de villages et hameaux, en raison d'absence d'aménagements poussant les automobilistes à ralentir.



Absence de piste cyclable et de passage sécurisé pour les piétons, carrefour mal signalisé au sol et route principale rectiligne n'aidant pas au ralentissement des automobilistes [Entrée Nord de Sennecey-le-Grand].



Trottoirs non matérialisés, absence de passage piéton et de marquage au sol, absence de piste cyclable, route rectiligne ne faisant pas ralentir les automobilistes [Entrée Nord de Cormatin].

Néanmoins, des aménagements et des opérations réussies ont été réalisées dans plusieurs villages afin de palier à ces problématiques de sécurisation des déplacements doux et à la forte utilisation de la voiture sur le territoire.

Exemples d'aménagements réussis :
Aménagement modes doux en site propre à Saint-Cyr (1),
rétrécissement de voirie avec sens prioritaire à Jugy (2),
rétrécissement de voirie avec zone partagée à Sennecey (3).



Cependant, ces aménagements posent d'autres questions : certains automobilistes et utilisateurs de la voirie se plaignent car ils abîment les voitures, certains dos d'ânes sont dangereux, car hors normes... Des communes ont mis en place des réglementations de stationnement qui ne sont pas respectées.

Concernant Sennecey-le-Grand, la ville possède des sentiers piétons atypiques permettant de se déplacer dans un cadre plutôt bucolique. La ville a pour projet de réhabiliter tous ces sentiers afin de proposer un circuit découverte.



Sentiers piétons à Sennecey

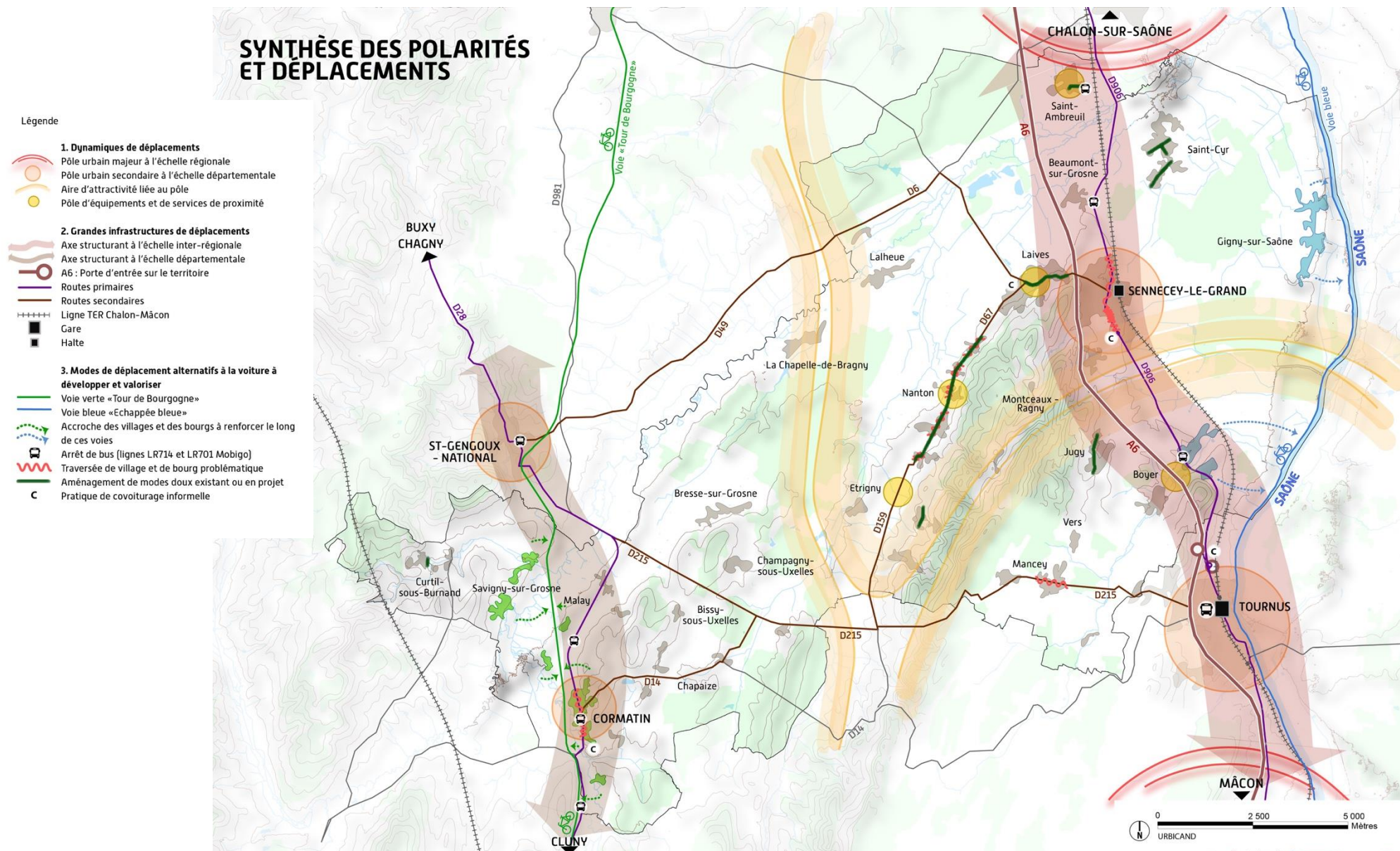
Dans ce bourg, les plus grandes problématiques se situent sur la D906, au niveau de la portion au Nord ainsi qu'au virage au Sud à hauteur de la place des Tilleuls. Les véhicules roulent assez vite aux entrées de la ville, il y a donc une nécessité de nouveaux aménagements afin de faire cohabiter au mieux les modes doux et les modes motorisés.

Il ne faut pas oublier non plus qu'une personne prenant son vélo a besoin de stationnement à sa destination d'arrivée. Il est donc important de penser aussi aux équipements favorisant et facilitant son utilisation.

Globalement à l'échelle de la Communauté de Communes, les efforts entrepris jusqu'alors sont à poursuivre afin d'offrir une alternative à la voiture individuelle aux habitants de la CC ainsi qu'un cadre agréable aux éventuels touristes.

A titre d'information, la communauté de commune étudie la mise en place d'un schéma de mobilité douce et active qui permettra la mise en place d'outils et d'actions en faveur du développement des mobilités douces sur le territoire.

9. SYNTHÈSE ET ENJEUX



Pour conclure, les pratiques de déplacements de la Communauté de Communes entre Saône et Grosne sont structurées autour des **pôles urbains** majeurs (Chalon-sur-Saône et Mâcon), des pôles urbains secondaires (Sennecey-le-Grand, Tournus, St-Gengoux-le-National et Cormatin) et de deux axes de déplacement majeurs Nord-Sud (couloir de la Saône et axe Buxy-Cluny).

Il existe un risque de **dépendance accrue à la voiture** individuelle à cause d'une desserte ferroviaire en perte de vitesse et d'un enclavement de la partie centrale du territoire non desservie par les transports en commun.

De plus, les déplacements doux constituent un **potentiel de déplacement**, principalement autour des voies verte « Tour de Bourgogne » et bleue « Échappée bleue », ainsi que dans le bourg de Sennecey et le long de la D159 et de la D67.

Rappel des objectifs du SCOT du Chalonnais :

- Améliorer le fonctionnement des pôles gares, voire les densifier,
- Recenser les itinéraires doux et les développer,
- Favoriser l'autopartage et les modes alternatifs.

Les enjeux

- Maintenir et renforcer l'accessibilité du territoire pour les actifs vivant sur le territoire et travaillant à l'extérieur,
- Structurer et officialiser les pratiques de covoiturage à l'échelle des axes de déplacement structurants,
- Développer les pratiques multimodales (vélo/marche à pied, voiture, train),
- Optimiser les transports en commun en termes de fréquence et de cadencement,
- Maintenir l'accès aux services et équipements de proximité,
- Renforcer et organiser les mobilités douces vers les pôles urbains de Sennecey/Tournus et Cormatin/Cluny,
- Aménager les espaces publics en faveur des modes doux (signalétique, voie cyclable, piétonnisation, sécurisation des traversées...).
- Valoriser les voies verte et bleue comme mode de déplacement quotidien et touristique
- Maintenir et rationaliser l'offre en service et en équipement de proximité sur le territoire