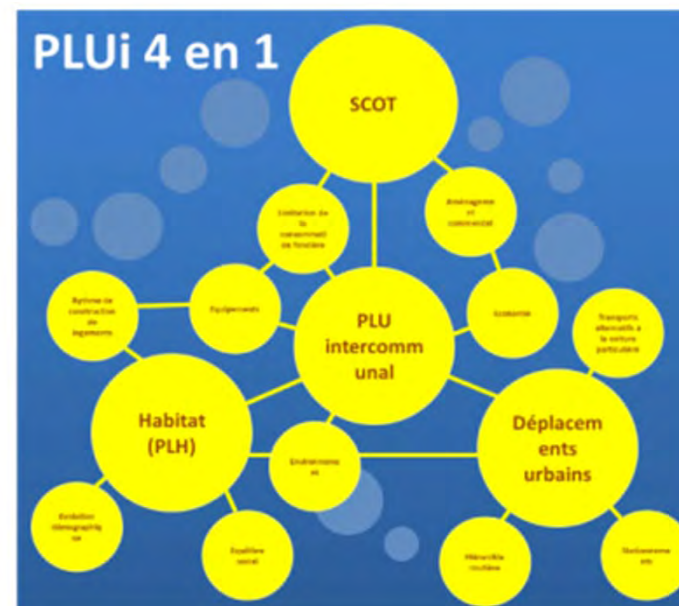


# Elaboration du PLUiHD valant SCOT

## GROUPE DE TRAVAIL

## PLUi

Réunion du 9 juillet 2015



## Objectifs du groupe de travail PLUi

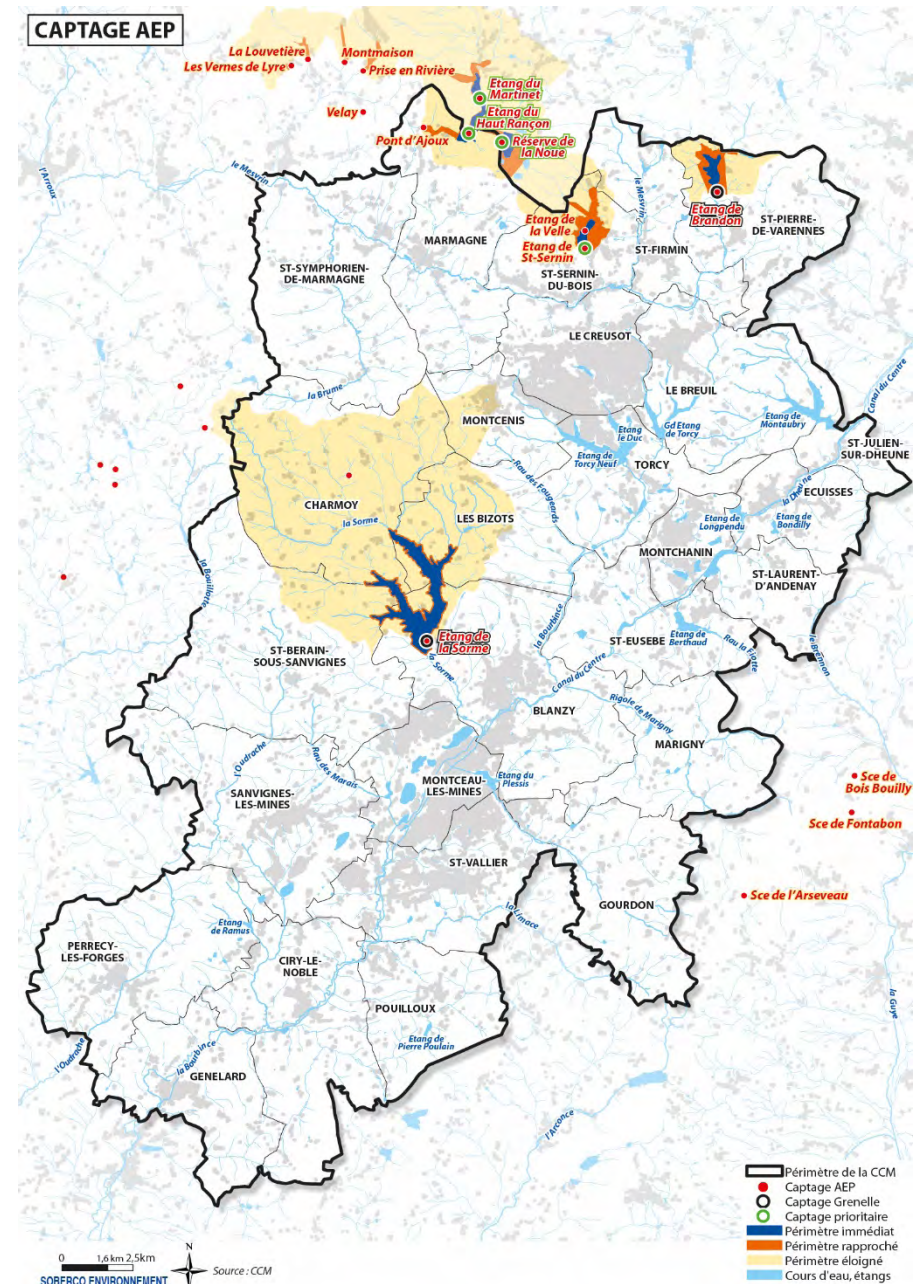
- **Faire la synthèse du diagnostic et des échanges issus des ateliers thématiques**
- **Dégager les premiers enjeux**

**27 communes**  
**1 territoire**  
**1 PLU HD - SCOT**

## **ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT**

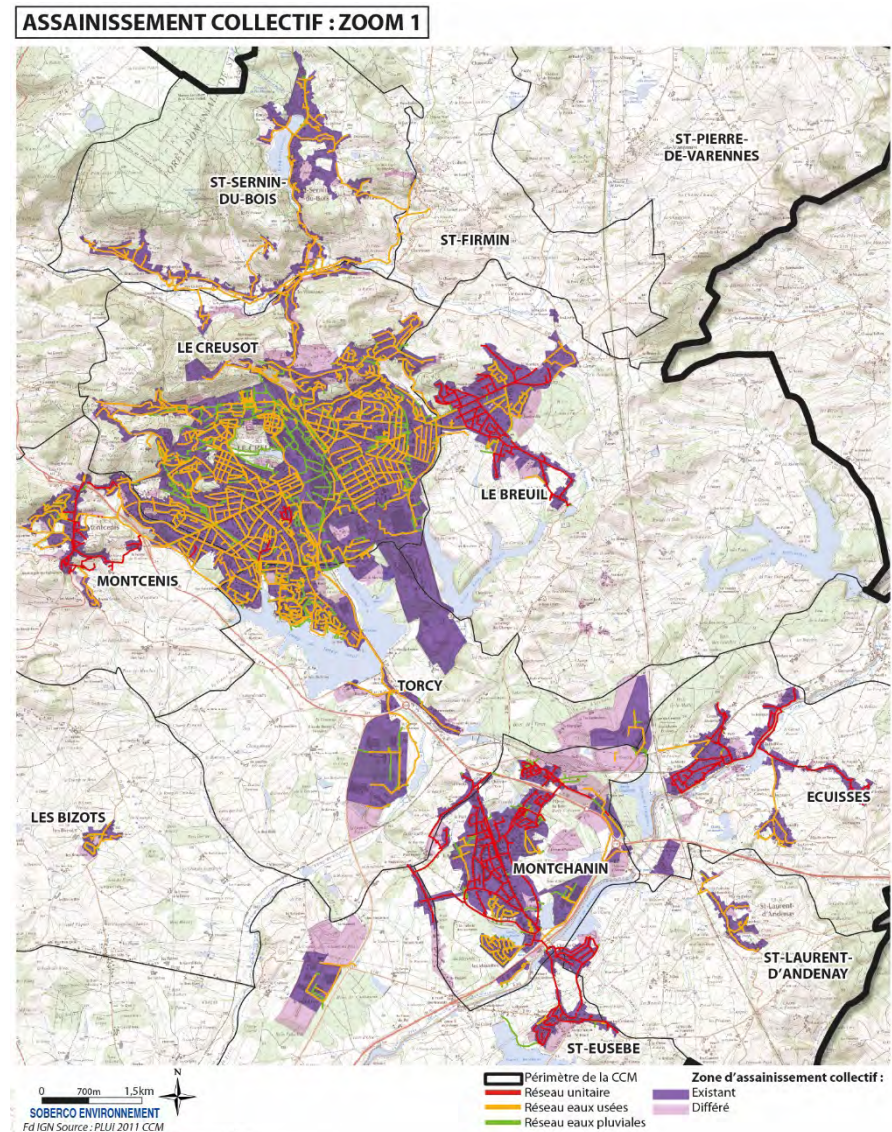
## 2 enjeux majeurs : protection des bassins versants de captage, maîtrise des coûts des services

- Cumul des rejets industriels, agricoles et urbains, et faible débit → rivières particulièrement en mauvais état surtout secteur Bourbince
- Une forte vulnérabilité des ressources superficielles servant à l'alimentation en eau potable → traitements coûteux, protection renforcée des bassins versants de captage
- Un étalement urbain qui a engendré de nombreuses extensions de réseaux, des rendements insuffisants du au linéaire très important et vieillissant → un prix de l'eau élevé à stabiliser
- Une nécessité de mieux articuler les besoins liés au développement économique et résidentiel avec les capacités des réseaux (eau potable, eau brute, défense incendie, assainissement) → des choix stratégiques de localisation des zones à urbaniser pour assurer un niveau de service correct
- Un service public de distribution d'eau brute à valoriser → une priorisation de certains secteurs économiques ?



# Un enjeu d'articulation étroite : URBANISATION, NIVEAUX et COÛTS DES SERVICES

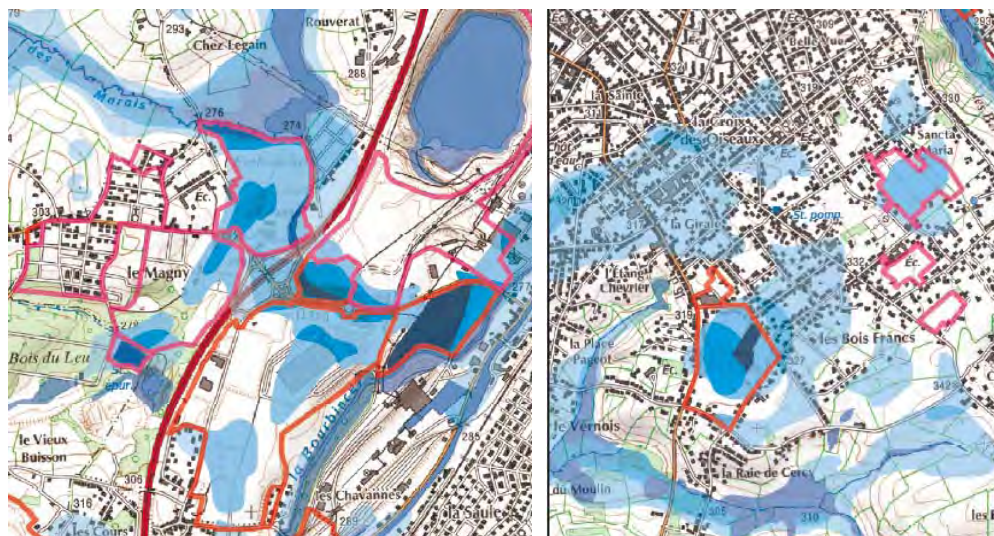
- Un réseau majoritairement unitaire et très important => pollution non traitée ou traitement d'eaux diluées → **amélioration du transfert des eaux usées aux traitements d'épuration = séparation sinon limitation des eaux pluviales**
  - Des zones d'assainissement collectif différé qui rajouteront de la pollution non traitée
- **mieux articuler les besoins générés par l'urbanisation avec les capacités d'assainissement :**
- **des choix de localisation des zones à urbaniser :**
    - densification des zones viabilisées,
    - nouvelles urbanisation où assainissement et alimentation en eau et autres services moins contraignants et coûteux
  - **des choix de mode d'assainissement eaux usées et eaux pluviales plus locaux**
    - révision du zonage assainissement collectif/non collectif,
    - révision du règlement / eaux pluviales,
    - solutions plus locales d'assainissement collectif où il est financièrement plus pertinent que le SPANC



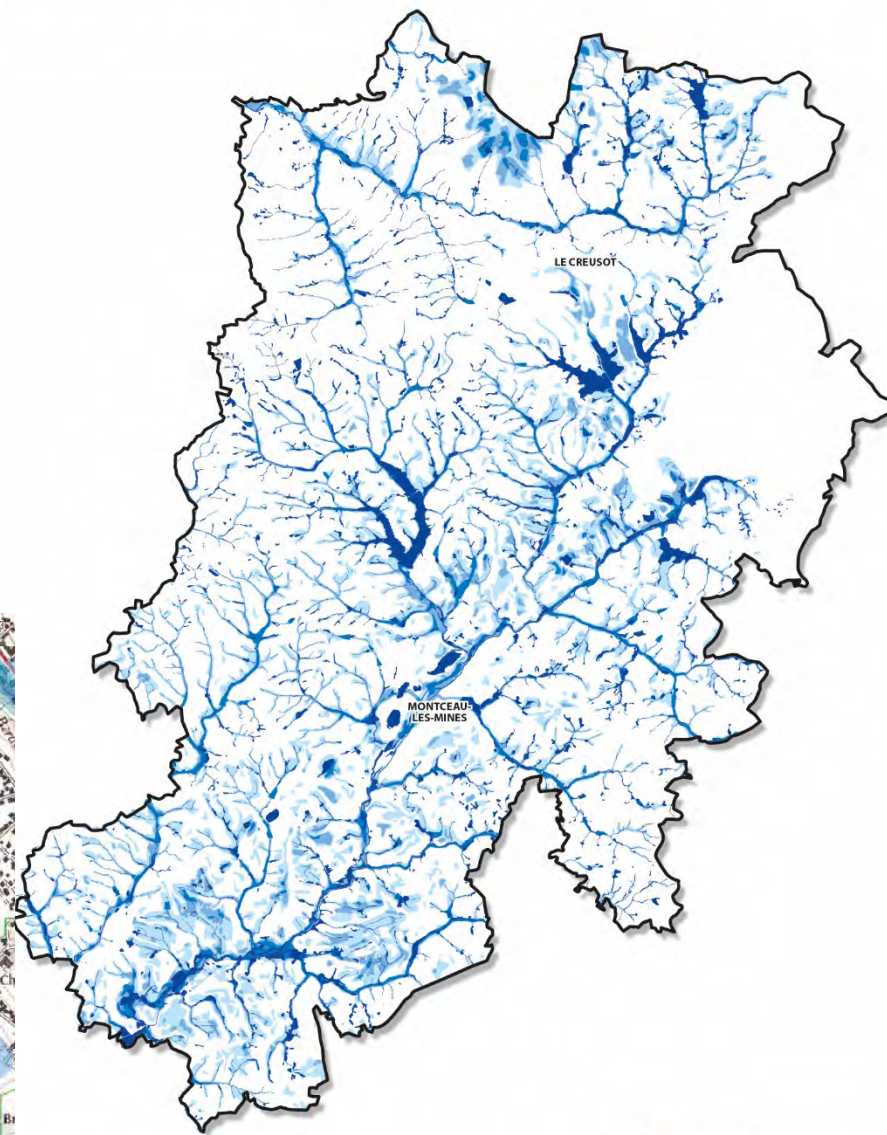
## Des enjeux de PRÉSERVATION DES ZONES HUMIDES

- Une prélocalisation des zones humides réalisée par le SAGE Arroux Bourbince : secteurs de forte à très forte probabilité de zones humides qui jouent un rôle stratégique qualité/quantité des eaux.
- Une obligation réglementaire de non dégradation des zones humides (les SDAGEs).

→ Des inventaires à réaliser pour caractériser prioritairement les zones humides potentiellement présentes dans les zones ouvertes à l'urbanisation dans le PLUi, puis sur le reste du territoire



### PROBABILITE DE PRESENCE DE ZONES HUMIDES



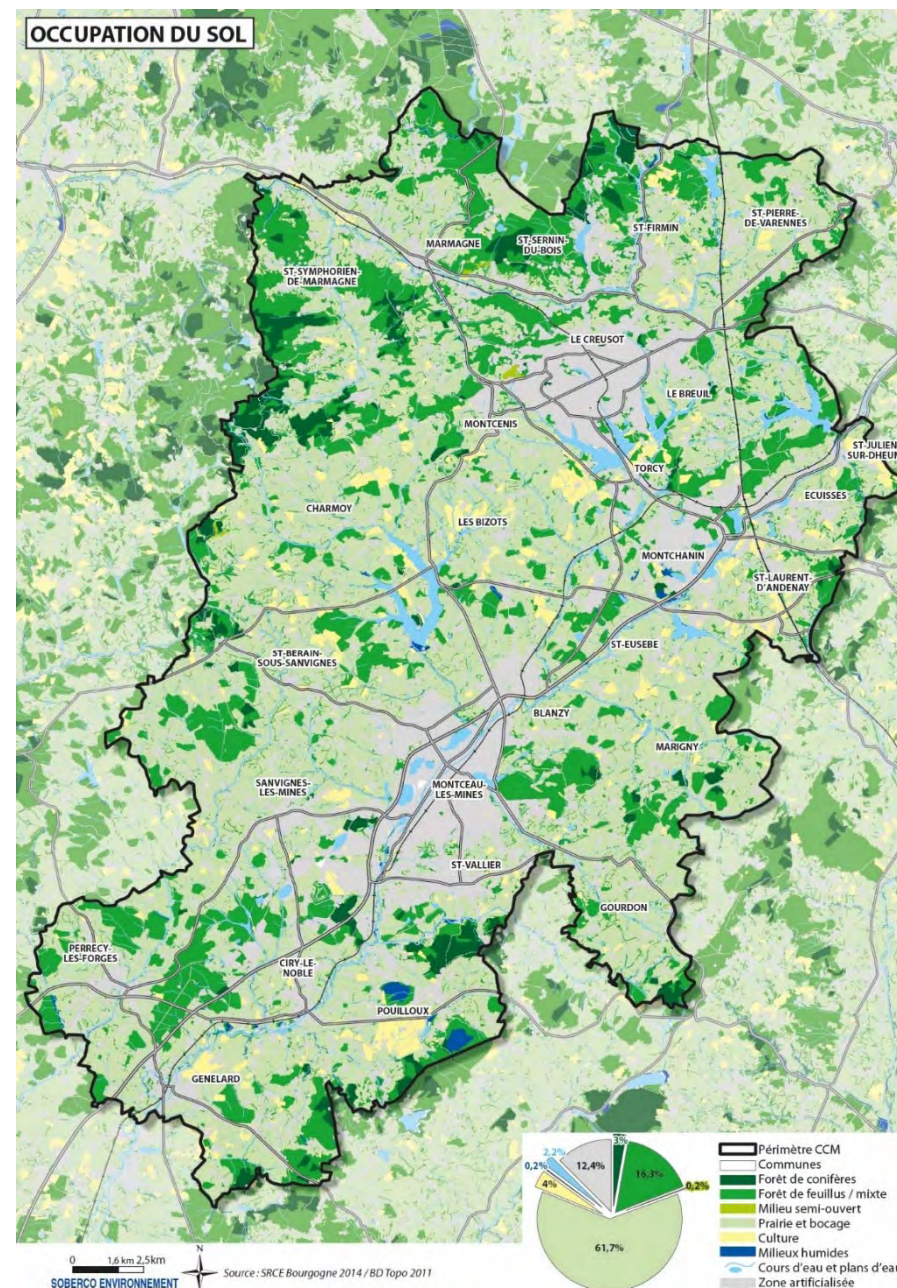
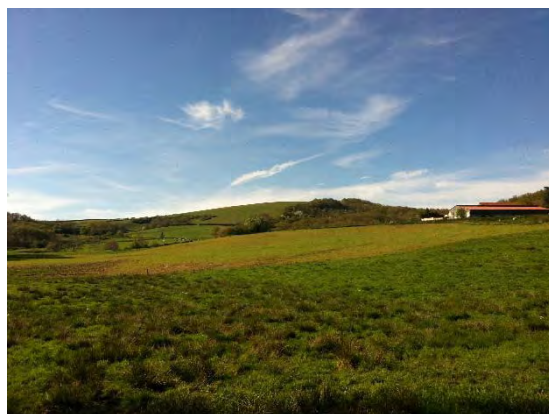
0 1,6 km 2,5 km  
SOBERCO ENVIRONNEMENT Source : SAGE Arroux-Bourbince 2011

— Périmètre de la CCM  
Très forte (inventaires et observations)  
Forte (calcul théorique et analyse historique)  
Moyenne (calcul théorique)  
Faible (calcul théorique)

## Des enjeux de PROTECTION DES ESPACES NATURELS qui font tout l'intérêt écologique du territoire

- Un intérêt écologique qui réside dans les prairies bocagères et les plans d'eau, mais certains boisements et prairies au caractère humide accueillent une grande diversité d'espèces.
- Une régression générale du bocage observée et une gestion de taille basse des haies qui réduit la diversité des espèces d'oiseaux

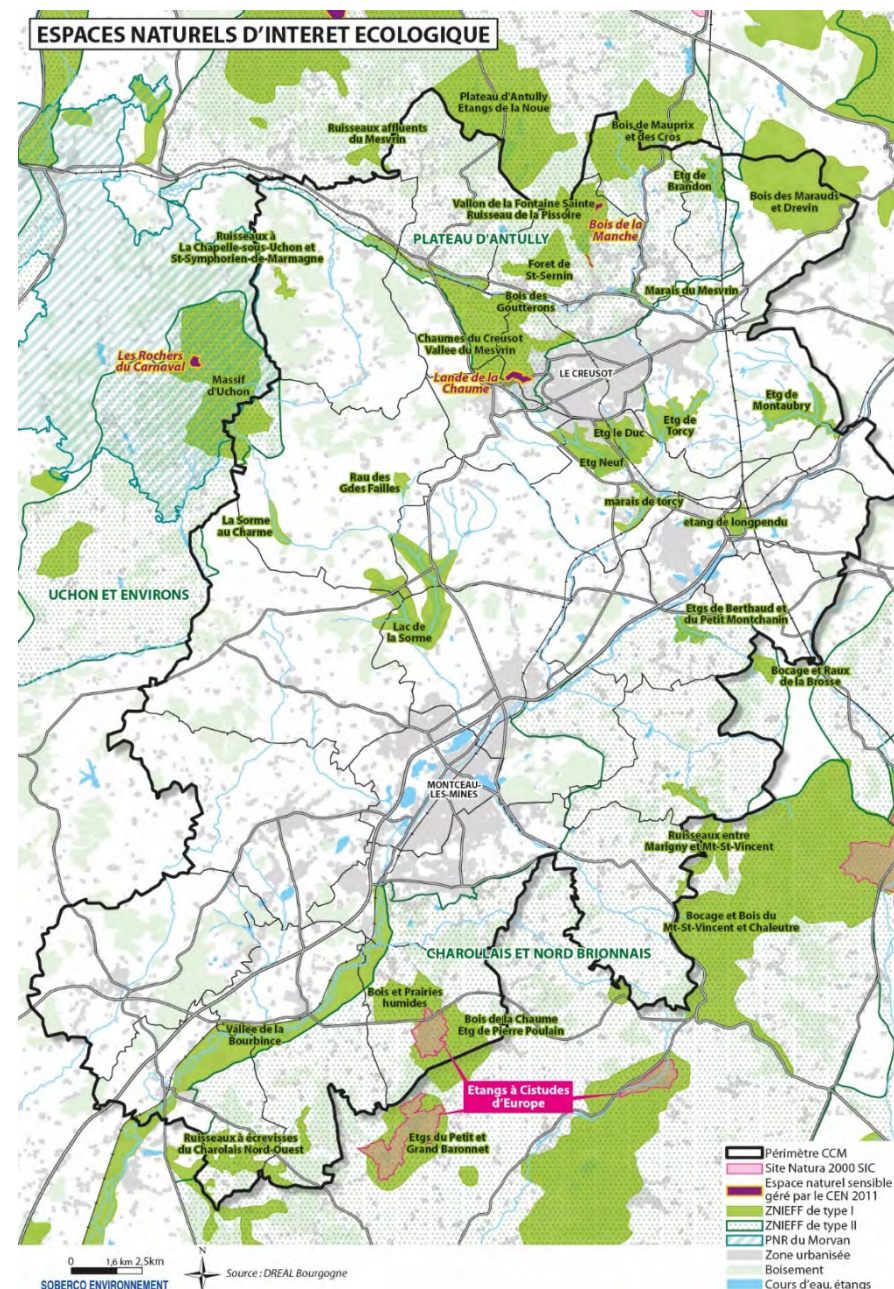
→ Des effets d'emprise sur les espaces de nature ordinaire (haie, arbres isolés, prairies humides,...) à limiter



## Des enjeux de PROTECTION DES ESPACES NATURELS qui font tout l'intérêt écologique du territoire

- Des espaces naturels remarquables (étang de Pierre Poulain, lande de la Chaume, lac de la Sorme...)
- Une gestion complexe des réservoirs-étangs mais qui arrive à concilier alimentation en eau et diversité ornithologique
- Une faible valorisation écologique de la Bourbince, notamment en agglomération

→ une plus grande vigilance dans la vallée de la Bourbince, la vallée du Mesvrin, la proximité des différents étangs entre le Creusot et St Laurent d'A.





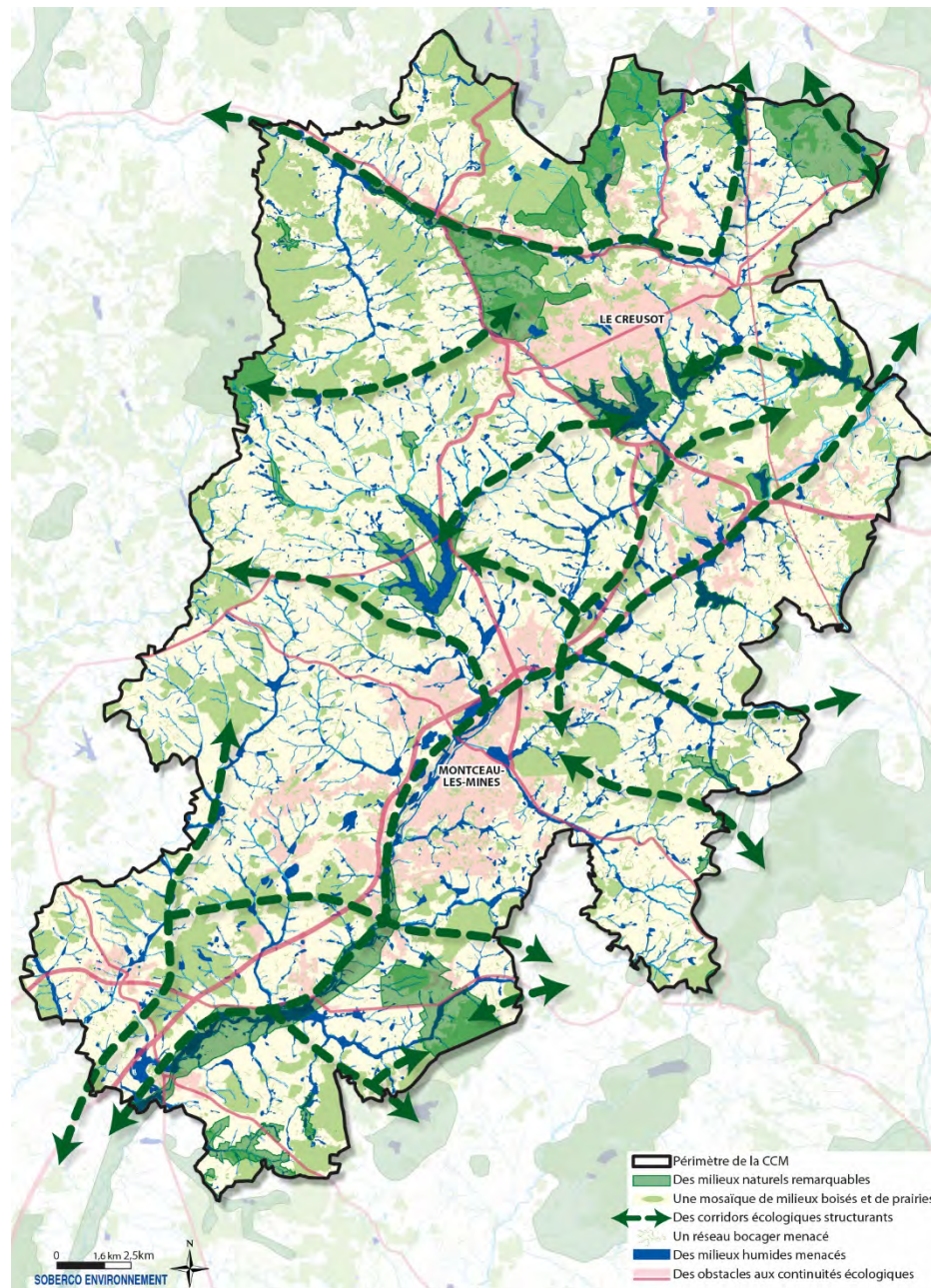
## Des enjeux de MAINTIEN des CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES de part et d'autre de la BOURBINCE

- De vastes continuums des milieux forestiers et bocagers, traduisant une bonne perméabilité des espaces pour les espèces.
- Un réseau de plans d'eau situé sur un axe aérien d'intérêt national jouant un rôle très important pour les espèces migratrices.
- Un réseau écologique relativement fonctionnel, mais un faisceau d'obstacles concentré dans la vallée de la Bourbince (RCEA, voie ferrée, canal).

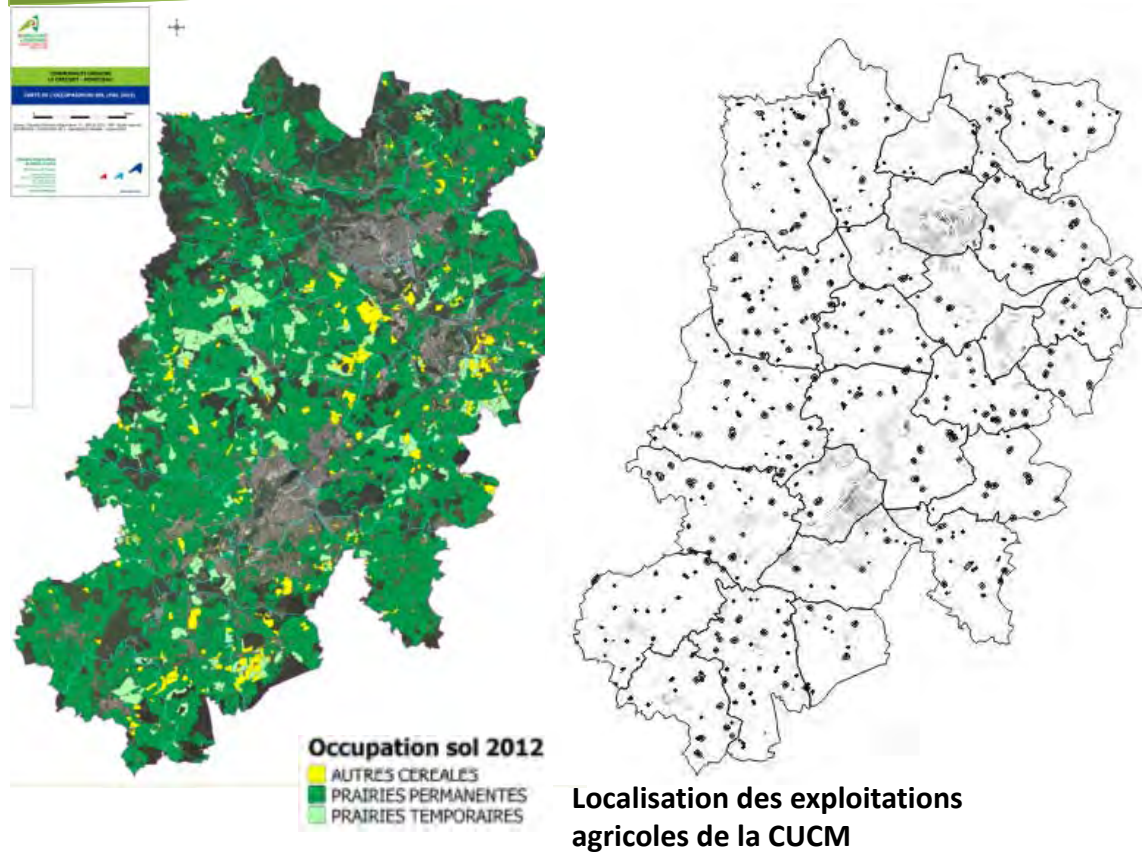
→ Un enjeu de maintien et d'amélioration des échanges écologiques de part et d'autre de la vallée de la Bourbince :

→ Des secteurs stratégiques à ménager :

- Entre Torcy et Montchanin
- Entre Montchanin et Blanzay
- Les liens entre les étangs entre Montchanin, St Laurent et St Eusèbe
- La coupure d'urbanisation au sud de l'agglomération de Montceau
- L'axe de la vallée du Mesvrin et ses versants



# Des enjeux de MAINTIEN-VALORISATION DES ESPACES D'ACTIVITES AGRICOLES



Plus de 60% du territoire à vocation agricole

300 sièges d'exploitation = environ 700 emplois en 2011, stables depuis 10 ans

Prédominance de l'élevage bovin allaitant, mais diversité présente

Surface moyenne des exploitations en augmentation :  
→ *Une perspective de diminution du nombre d'actifs, mais de maintien des exploitations*

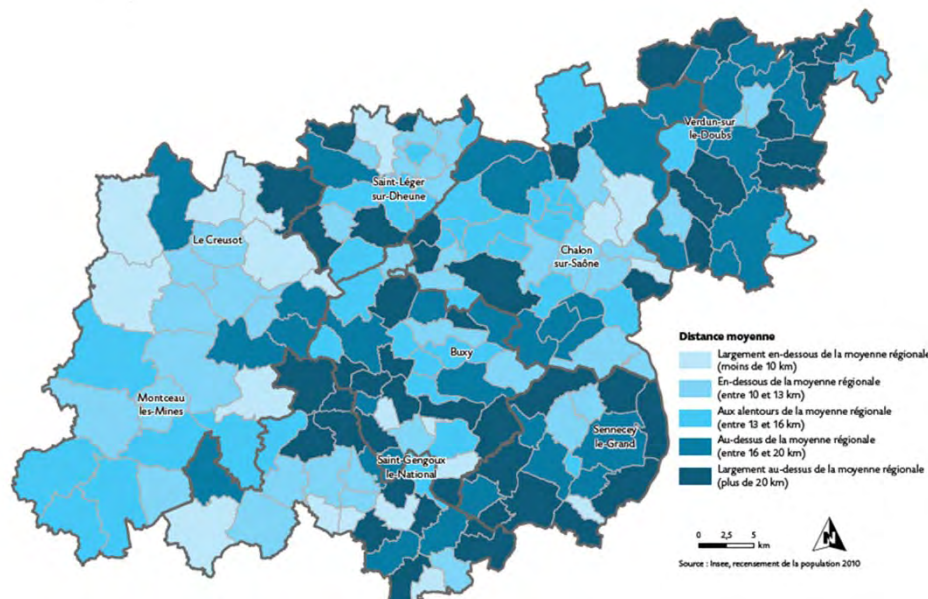
- Préservation des surfaces agricoles = limitation de l'étalement urbain / densification des zones déjà urbanisées
- Maintien des distances de recul, préservation des parcelles attenantes, conservation des bâtiments fonctionnels occupés ou non
- Prise en compte des conditions de circulation des agriculteurs dans les aménagements futurs

# Des enjeux de RÉDUCTION de la VULNÉRABILITÉ ÉNERGÉTIQUE du TERRITOIRE et de ses HABITANTS

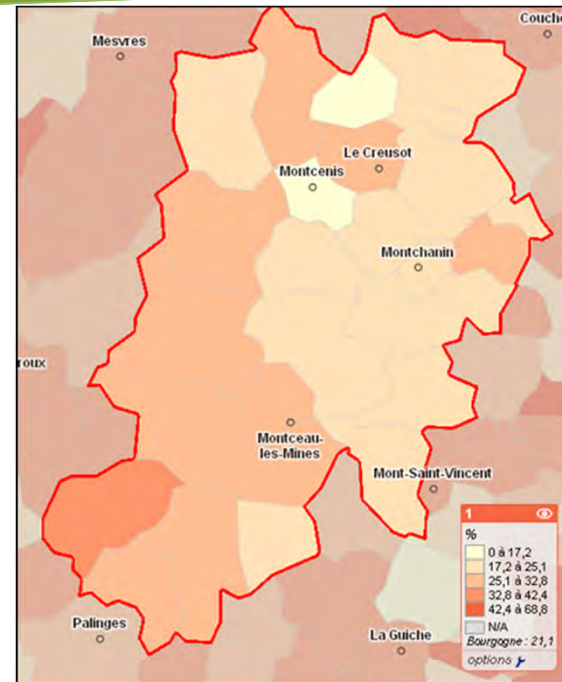
- Un secteur résidentiel majoritaire dans les consommations énergétiques (parc de logement ancien et énergivore)
- Près d'un ménage sur 4 en situation de vulnérabilité énergétique

→ un enjeu fort de réhabilitation du parc de logement

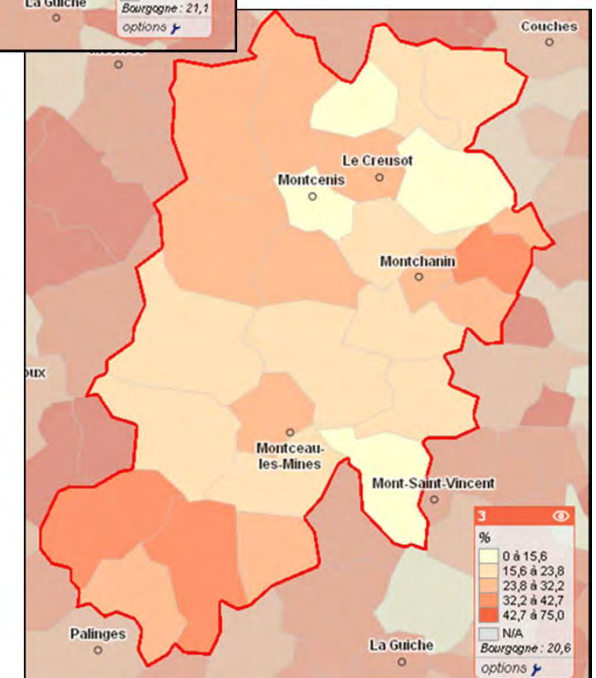
→ un renforcement des liens entre les capacités de desserte en TC et le développement urbain (atout de la voie ferrée à valoriser)



Distances moyennes parcourues pour les déplacements domicile-travail en Saône et Loire.  
(Source : Les déplacements domicile-travail, AUSB 2014)

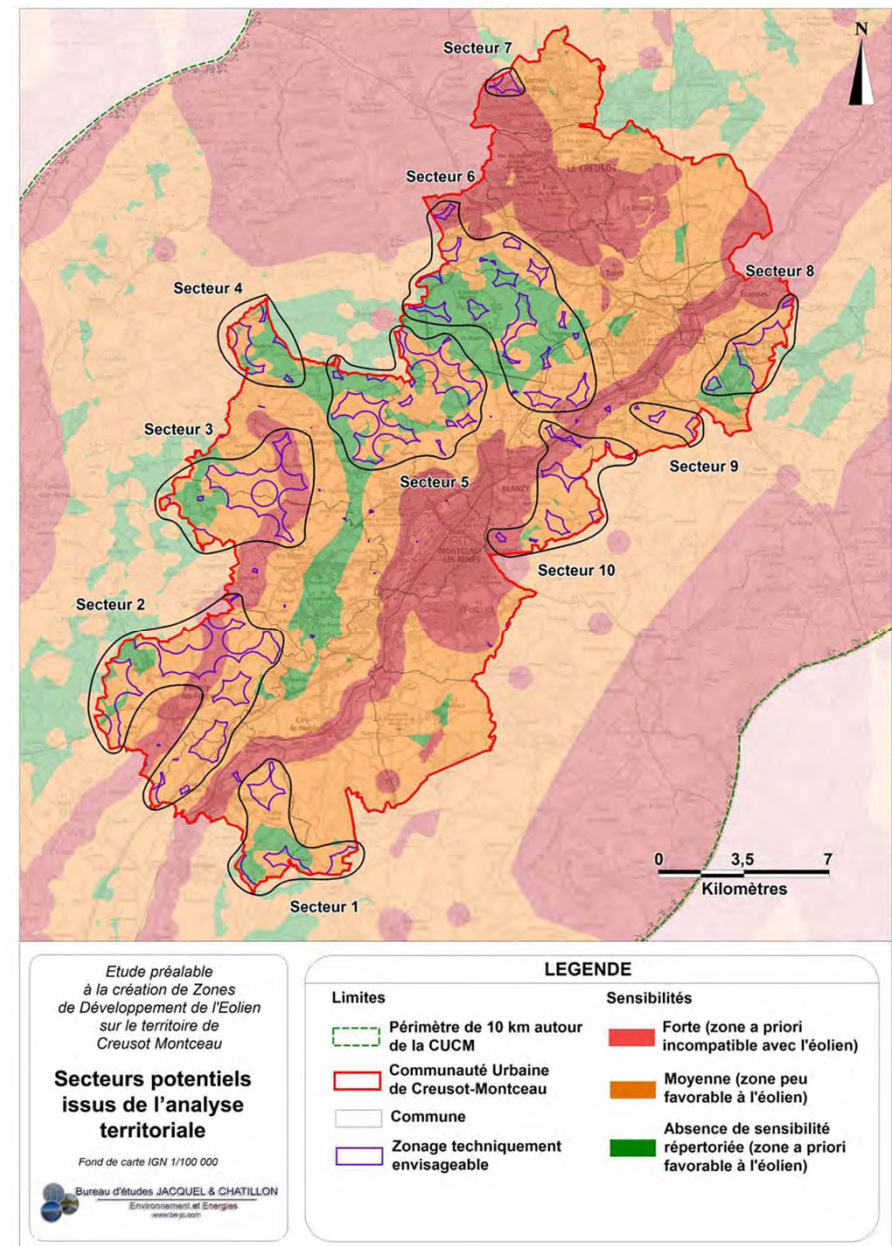


% de ménages en situation de vulnérabilité énergétique pour le logement (en haut) et pour le logement et la mobilité (en bas).  
(Source : observatoire de l'énergie en Bourgogne. Tableau de bord de la CCM ; 2014)



# Des enjeux de RÉDUCTION de la VULNÉRABILITÉ ÉNERGÉTIQUE du TERRITOIRE et de ses HABITANTS

- Une faible production d'énergie renouvelable (environ 1,6% des consommations d'énergie finale)  
→ Des gisements d'énergies renouvelables développer : bois énergie, solaire, méthanisation (expertise faisabilité, marchés en cours)



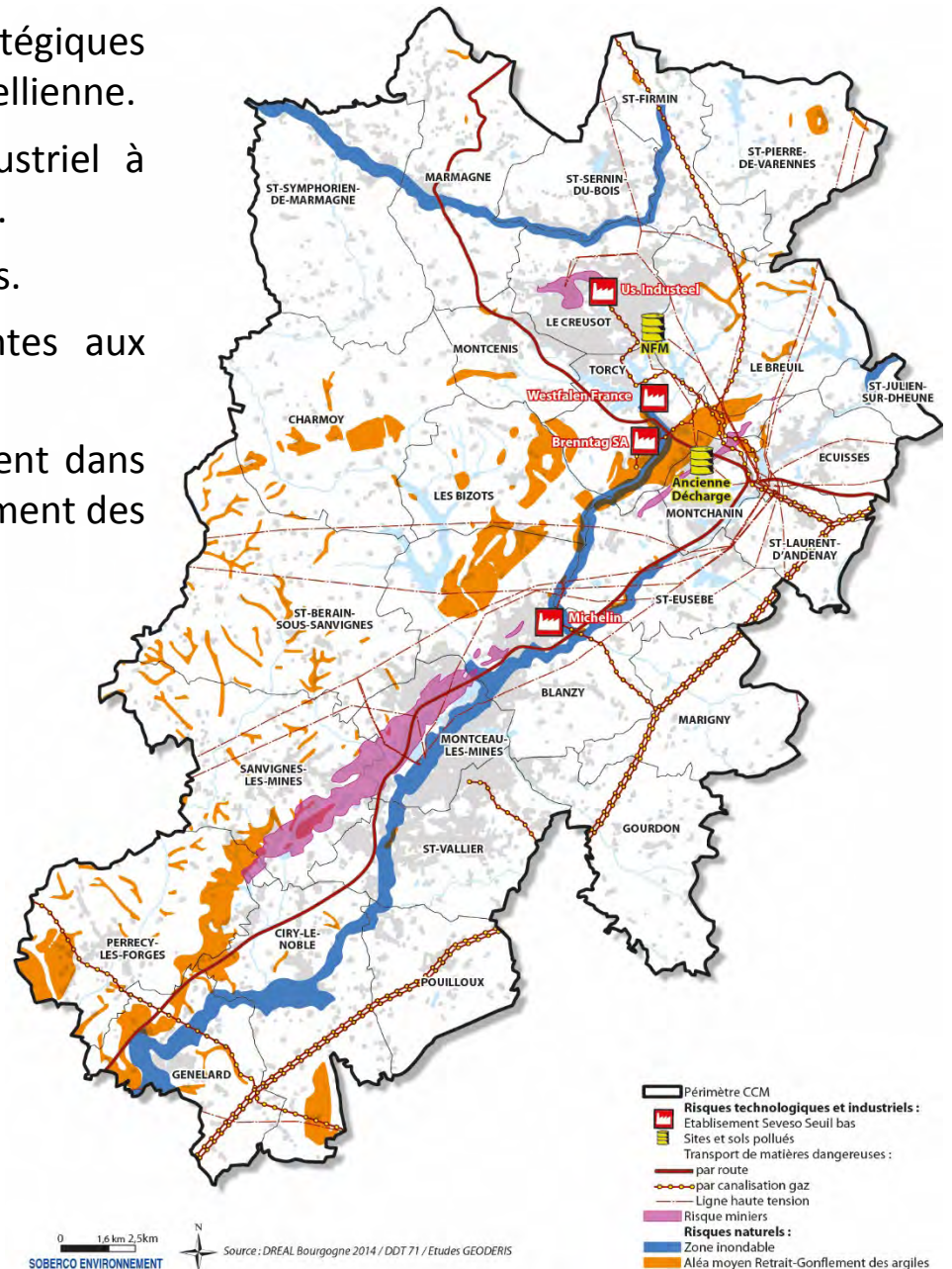
## Des enjeux de PRISE EN COMPTE des RISQUES dans le développement du territoire

- Des contraintes minières gelant des secteurs stratégiques pour le développement de l'agglomération montcellienne.
- Des sites pollués liés au passé minier et industriel à prendre en compte dans les reconversions futures.
- Des risques technologiques relativement ponctuels.
- Des nuisances sonores pouvant être importantes aux abords de la RCEA
- Des risques d'inondation générales majoritairement dans la vallée de la Bourbince, maîtrisés, mais renforcement des inondations ponctuelles malgré outils existants

→ Des risques à prendre en compte dans les choix de localisation et dimensions des zones à urbaniser

→ en particulier dans secteurs sous vigilance :

- Agglomération de Montceau, Blanzay et Sanvignes où plusieurs types de risques se cumulent.
- Secteur de Montchanin, particulièrement exposé aux risques technologiques et les nuisances sonores
- Agglomération du Creusot, exposée aux risques industriels
- En aval des barrages de St Sernin et Sorme



# Des enjeux ENVIRONNEMENTAUX susceptibles d'ORIENTER le développement du territoire

## Des capacités et des fragilités de la ressource en eau :

- Protection des espaces stratégiques pour la ressource en eau potable
- Contenir l'étalement urbain pour limiter les coûts des services (eau potable et assainissement)
- Protection et amélioration de la qualité des rivières et des zones humides associées

## De la biodiversité et des fonctionnalités écologiques :

- Protection des espaces naturels remarquables
- Protection des prairies bocagères
- Maintien des continuités écologiques structurantes de part et d'autre de la Bourbince et du Mesvrin
- Développement périphérique des villes et villages à contenir pour préserver les espaces agro-naturels

## Des objectifs de réduction des consommations énergétiques :

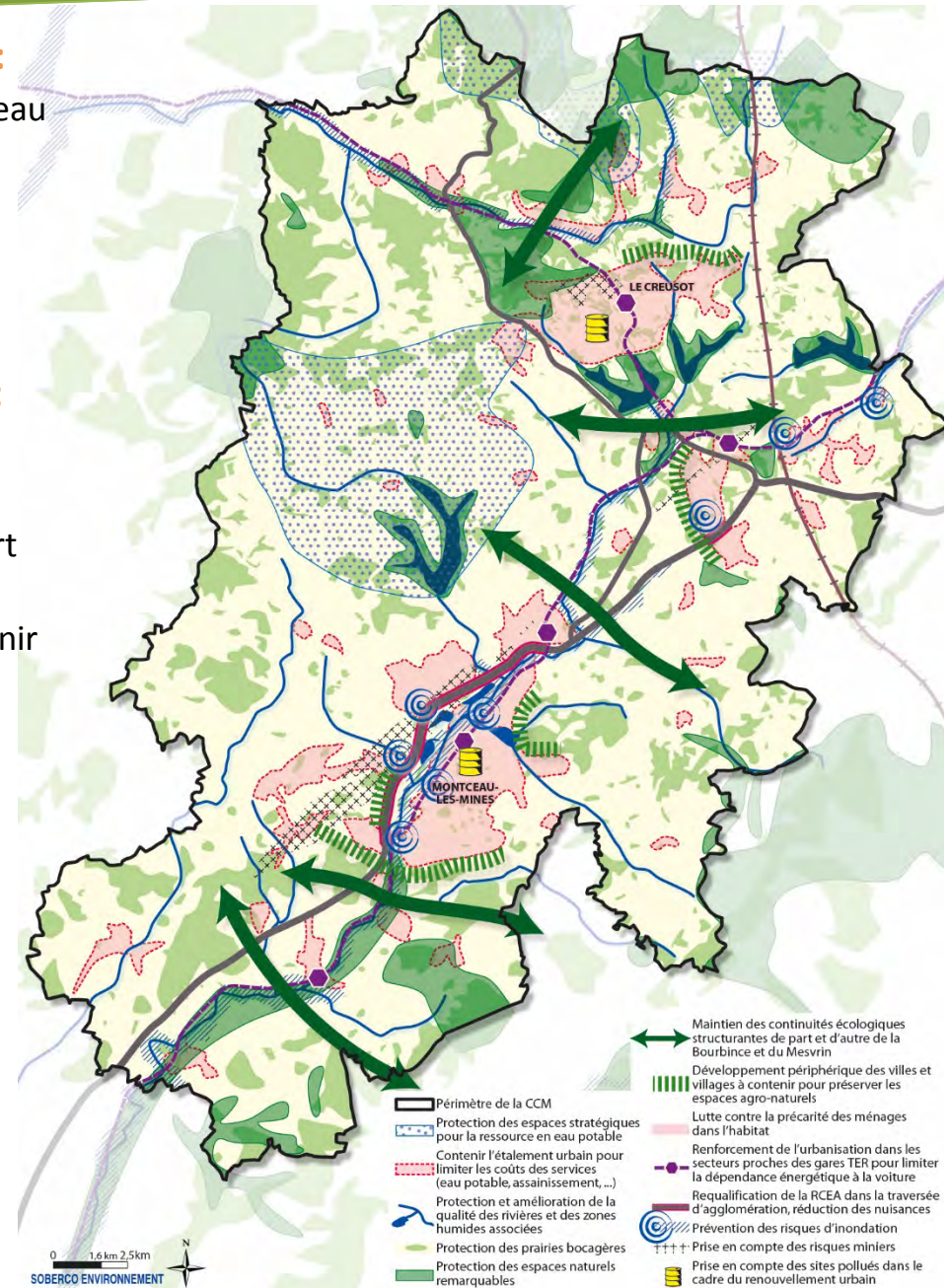
- Lutte contre la précarité des ménages dans l'habitat
- Renforcement de l'urbanisation dans les secteurs proches des gares TER pour limiter la dépendance à la voiture

## Des risques naturels et technologiques :

- Prise en compte des sites pollués dans les reconversions
- Prise en compte des risques miniers et des risques d'inondations

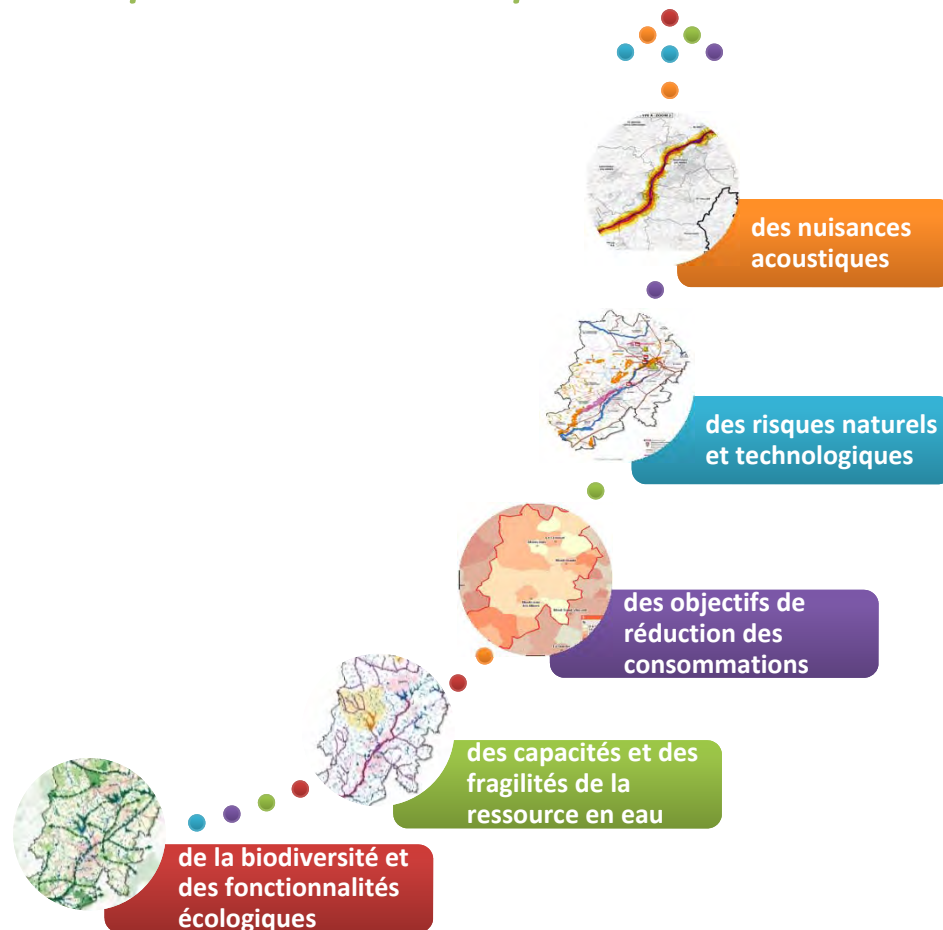
## Des nuisances acoustiques :

- Requalification de la RCEA dans la traversée de l'agglomération



# Des enjeux ENVIRONNEMENTAUX susceptibles d'ORIENTER le développement du territoire

*Une prise en compte ...*



*...Pour un urbanisme durable*

**Mieux articuler :**

- **BESOINS** liés au développement économique et résidentiel
- **NIVEAUX DE SERVICES** existants (eau potable, eau brute, défense incendie, assainissement, transports collectifs,...)
- **CONTRAINTES** technologiques et **SENSIBILITES** environnementales

→ Des choix stratégiques à faire sur les zones urbanisées et les secteurs à développer

**27 communes**  
**1 territoire**  
**1 PLU HD - SCOT**

## **DYNAMIQUES RESIDENTIELLES**



# Une perte de population plus modérée

## Une tendance négative qui s'atténue

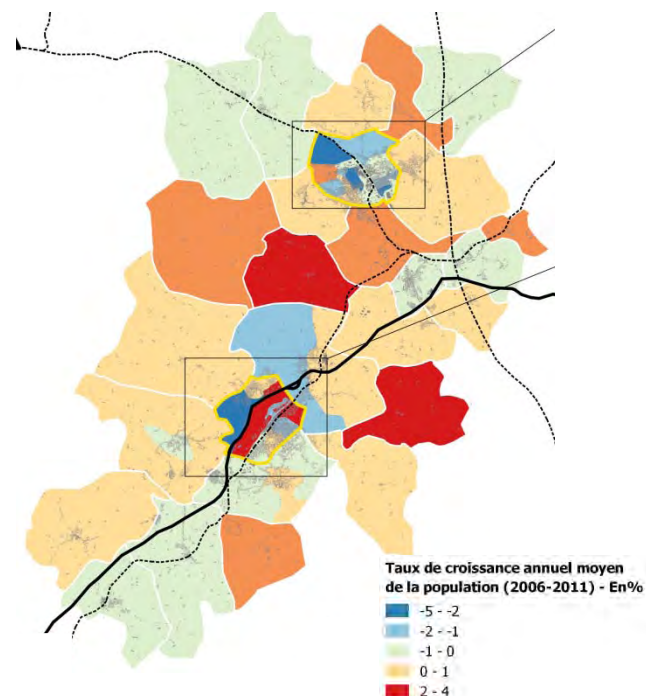
- Du fait d'un **moindre déficit du solde migratoire**
- Mais un déficit naturel persistant, corrélé au vieillissement rapide de la population

## Des tendances différenciées selon les secteurs

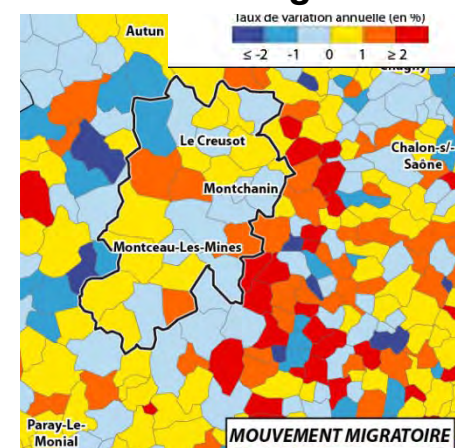
- Une tendance négative principalement portée par la **perte d'attractivité des villes centres**, qui perdent des ménages
- Des **communes périurbaines et rurales** qui connaissent globalement une **croissance démographique**

**Un nombre d'habitants par logement qui tend à se stabiliser entre 2007 et 2012**

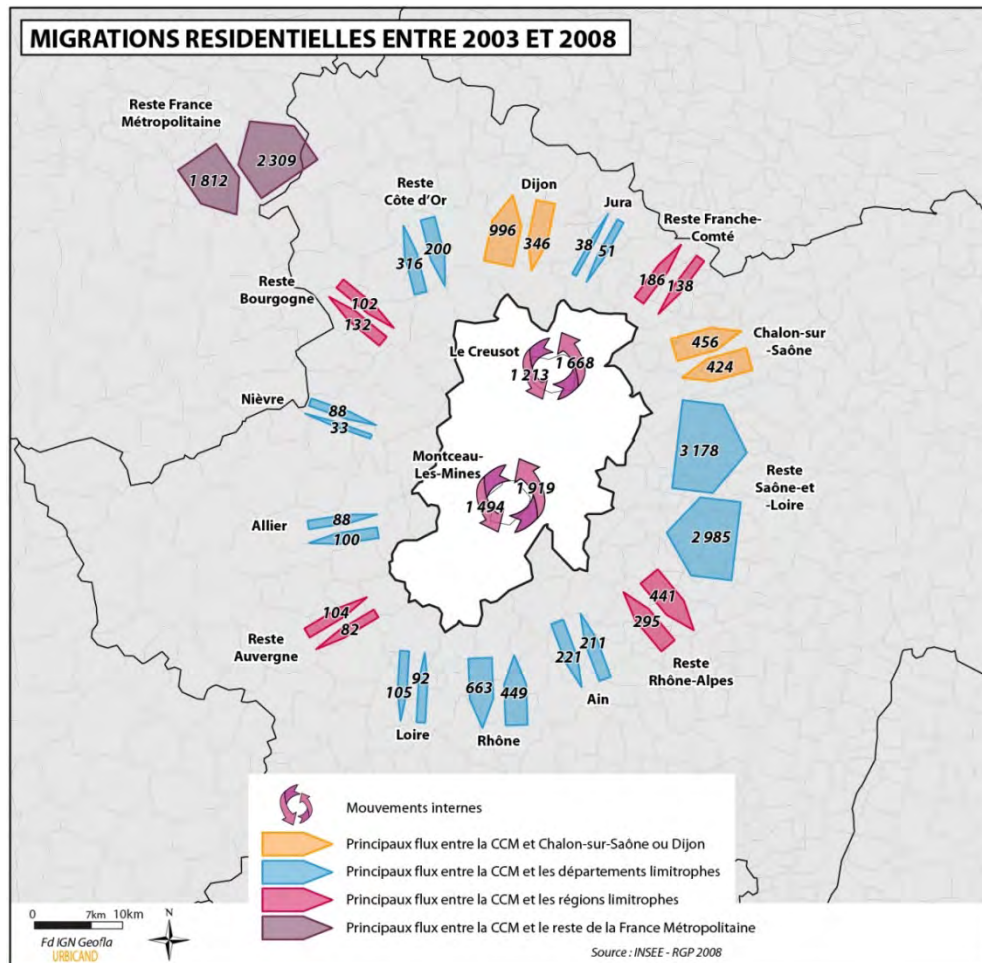
### L'évolution démographique



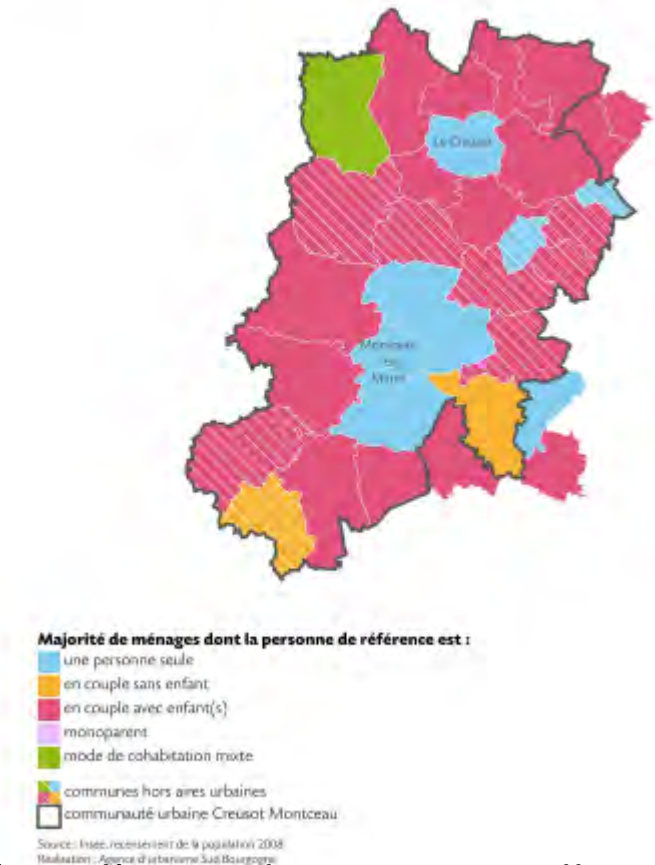
### Le solde migratoire



# Comment favoriser l'installation durable des jeunes ménages sur le territoire ? (notamment sur les villes centres)



Quelle situation familiale prédomine chez les nouveaux ménages dans les communes du territoire d'étude ?



- **Un solde migratoire déficitaire**, davantage marqué sur l'aire urbaine montcellienne
- **Des profils différenciés selon les secteurs**  
Prédominance des couples avec enfants  
Davantage de familles monoparentales au Creusot et sur l'agglomération de Montceau  
Des familles avec enfants en bas âge qui s'installent plutôt dans l'aire urbaine de Montceau

# L'évolution des catégorie socio-professionnelle et de la solvabilité des ménages

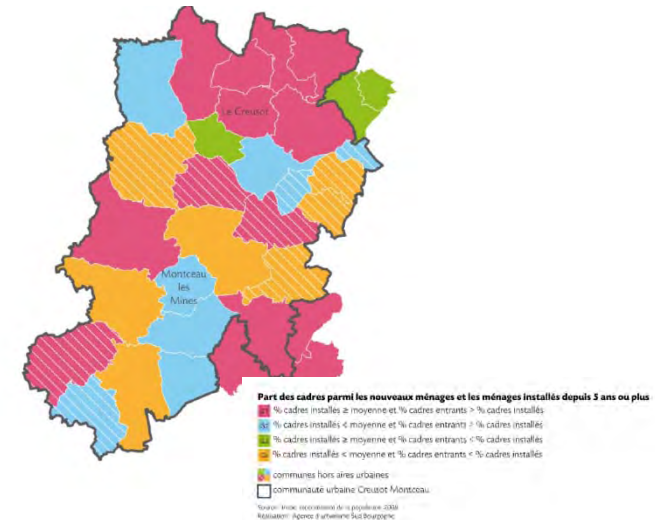
## Une difficulté à maintenir les cadres

- Des nouveaux ménages cadres qui s'installent préférentiellement au Nord et à l'Est du Creusot et au Sud Est de Montceau
- ¼ des cadres travaillant sur la CUCM n'y résident pas

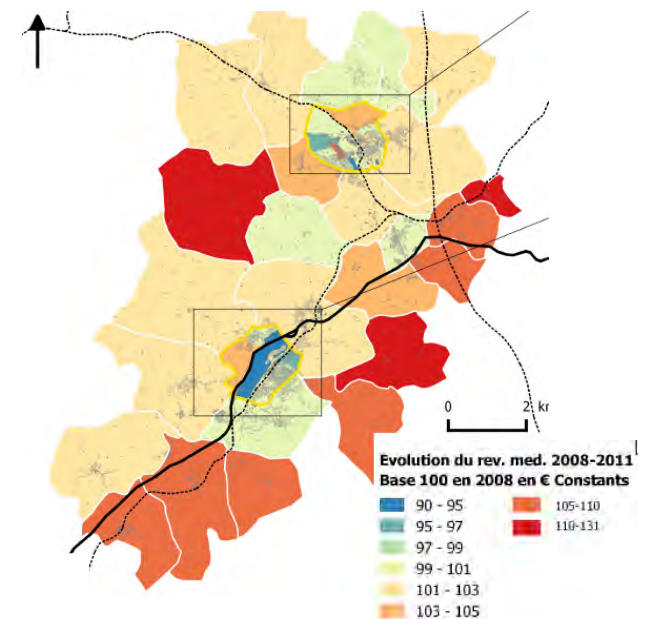
## Une évolution des revenus favorable sur la frange Est et Sud du territoire, situées le long de la RCEA

→ Quelle offre en logement pour favoriser le maintien des catégories socio-professionnelles supérieures?

Quel impact des migrations résidentielles sur la composition sociale des communes du territoire d'étude ?



## L'évolution des revenus



## Un parc existant à améliorer et à repositionner sur le marché immobilier local

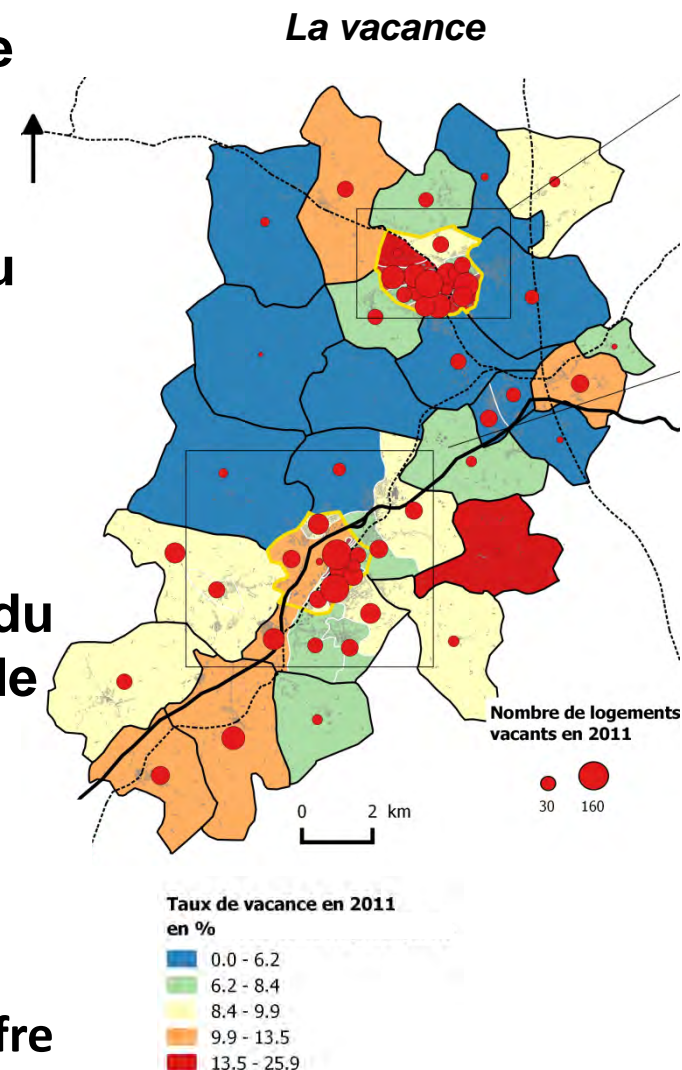
**Un enjeu d'amélioration énergétique du parc de logement majoritairement ancien et peu performant**

**Un enjeu d'amélioration globale de la qualité du parc occupé**

- Améliorer le repérage et le traitement du parc de logements indignes
- Un parc locatif social à requalifier

**Un enjeu de remise sur le marché d'une partie du parc de logements vacants, dans un contexte de détente forte du marché**

- Une vacance importante qui progresse
- Des villes centres particulièrement concernées
- Des biens nécessitant parfois des restructurations lourdes
- La déqualification du parc ancien par rapport à l'offre nouvelle proposée dans les communes périurbaines



➔ **Poursuivre et renforcer l'accompagnement sur l'amélioration et l'adaptation du parc existant (privé et public)**

## Un renouvellement à poursuivre dans le parc social pour répondre à une demande fragile et sélective

### Une précarité des demandeurs qui se renforce

- Jeunes, ménages isolés, situations de rupture, ressources faibles et en baisse

### Une demande en logement social modérée et en légère baisse par rapport au précédent PLH

### Un parc en partie renouvelé mais qui reste fragile

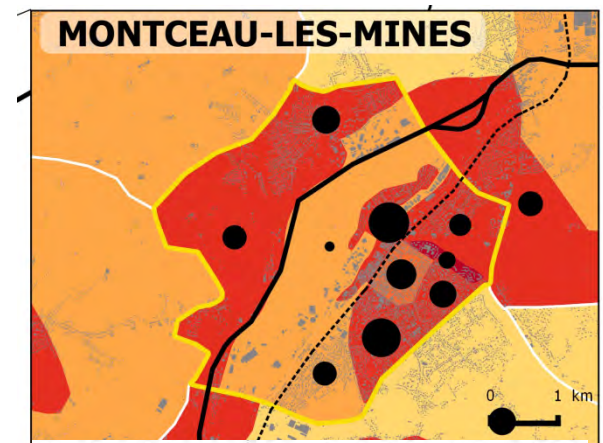
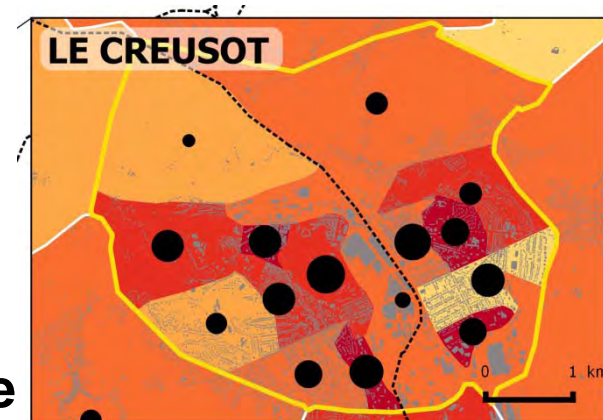
- Un fort taux de demandes de mutations internes
- Un parc inadapté à la demande
- Forte demande sur les programmes neufs au détriment du parc non renouvelé
- Une concurrence directe avec l'offre locative privée

### Un enjeu de poursuite de l'amélioration et du renouvellement du parc

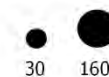
- Nécessité de réduire l'offre en remplaçant les programmes « obsolètes » par une offre nouvelle attractive

### Des projets d'arrêts d'exploitation qui risquent de déqualifier les quartiers

➔ Poursuivre le renouvellement et la requalification du parc social pour le rendre compétitif

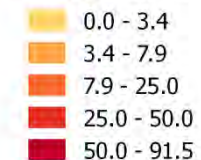


Nombre de logements vacants en 2011



30 160

Part de locataires HLM en 2011 en %



# Une offre nouvelle qui ne couvre pas l'ensemble des besoins

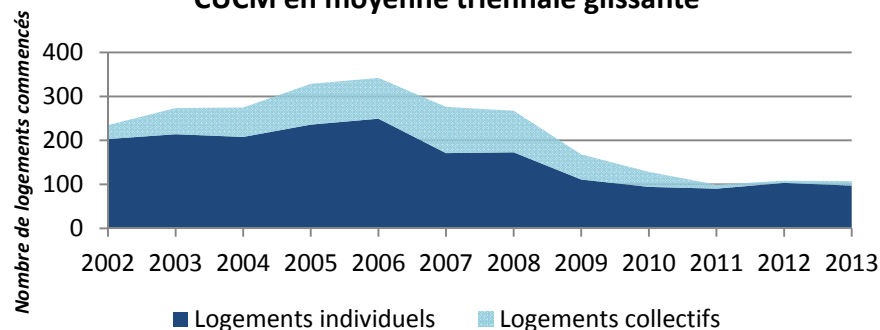
**Un rythme de construction faible et stable depuis 2009 après une forte baisse**

**Un parc récent peu diversifié, orienté sur la construction individuelle**

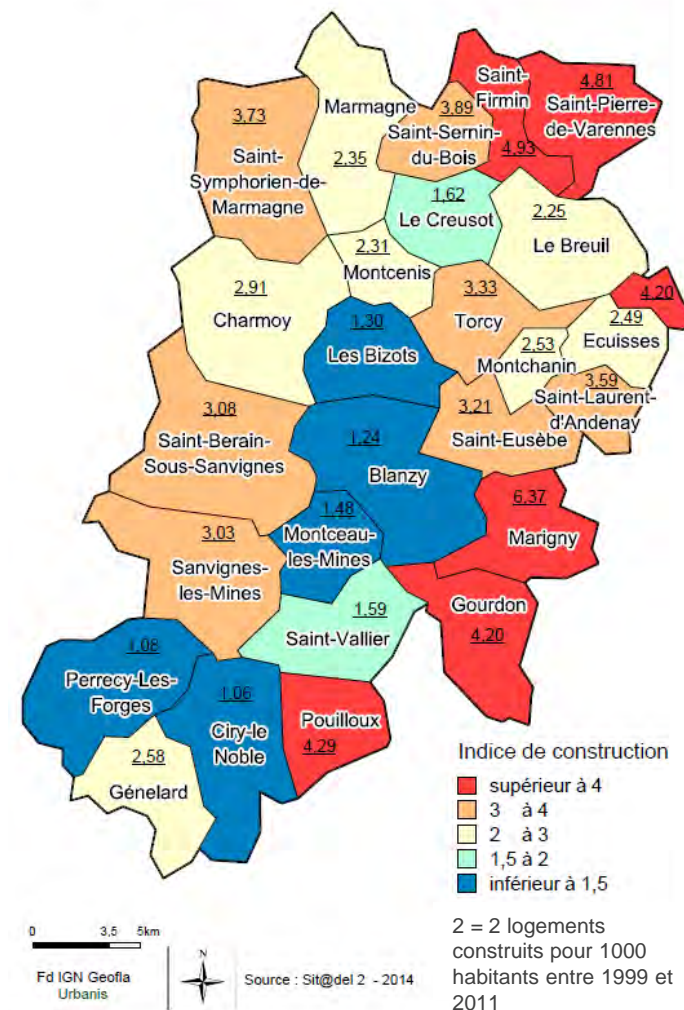
**Une construction neuve qui s'est développée principalement sur les communes rurales**

**Des besoins non couverts**

Evolution de la construction entre 2002 et 2013 sur la CUCM en moyenne triennale glissante



Indice de construction neuve pour 1000 habitants entre 1999 et 2011



## → Enjeux :

- Cibler et maîtriser les dynamiques de production
- Créer les conditions de l'attractivité résidentielle des deux villes centres en particulier pour les ménages familiaux

**27 communes**  
**1 territoire**  
**1 PLU HD - SCOT**

## **EQUIPEMENTS-SERVICES**

# Equipements et services

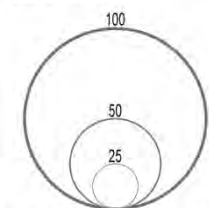
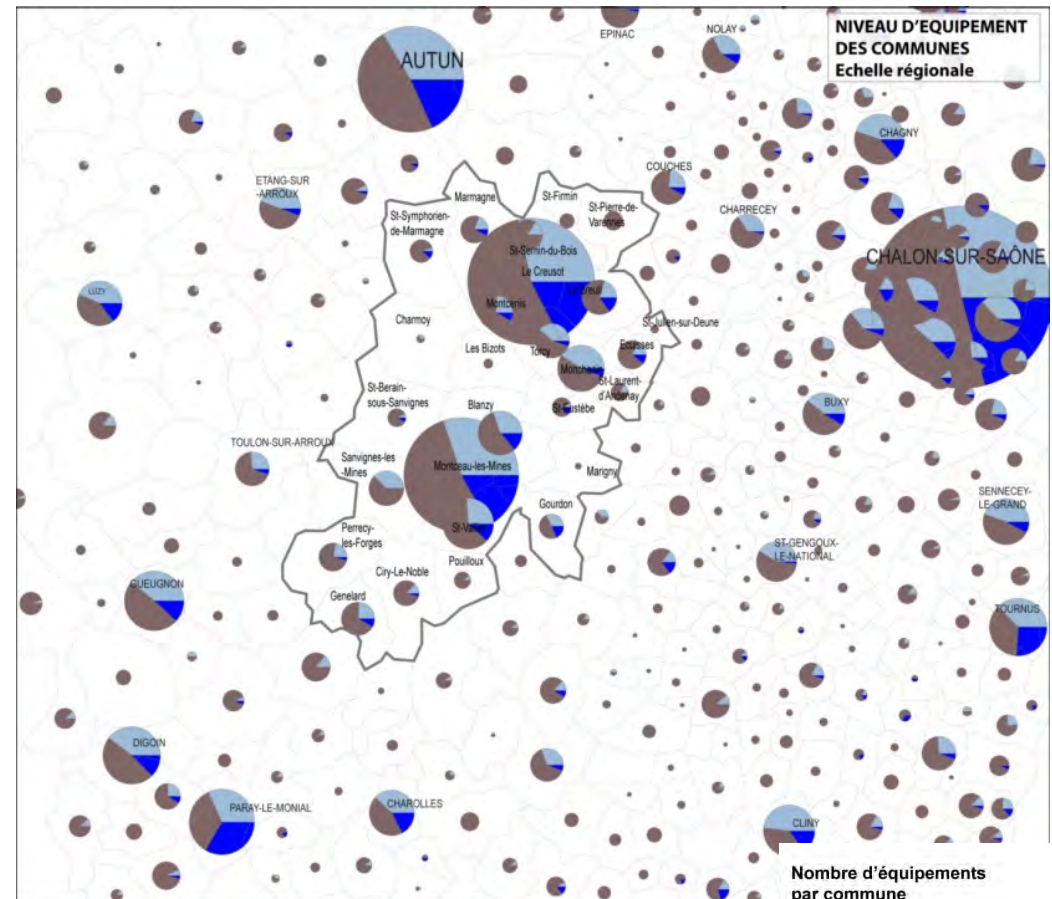
Un niveau d'équipement élevé, avec des fonctions urbaines affirmées dans les villes-centres : administrations, hôpitaux, enseignement/université,...

Le renforcement d'équipements de base dans les communes rurales

Un besoin de maintien de services quotidiens (alimentaire, santé, petits commerces) généralisé, en lien avec le vieillissement de la population

Une offre touristique à valoriser : voies vertes, hébergements, paysage, patrimoine, axes routiers,...

→ Enjeu de maintien du niveau d'équipements structurants et lien avec l'armature territoriale (quantification des besoins en logements, optimisation des déplacements/réseaux,...)



Classement des équipements par gamme

- Supérieure
- De Proximité
- Intermédiaire



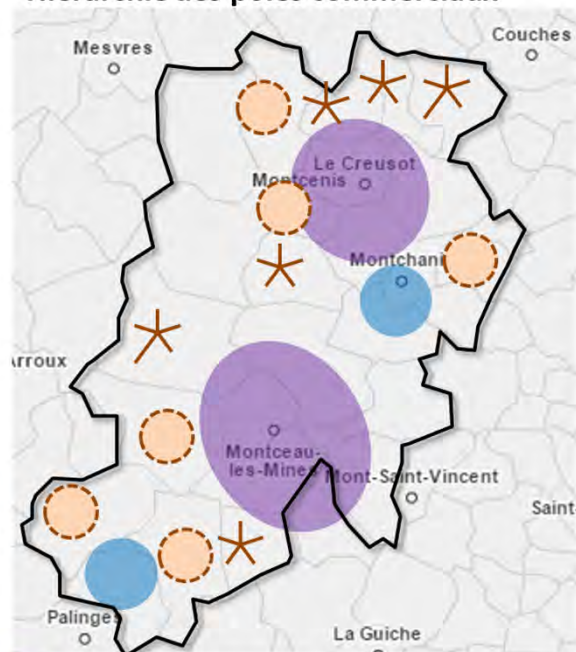
# L'équipement commercial du territoire et extérieur

Aire de chalandise = 150 000 habitants

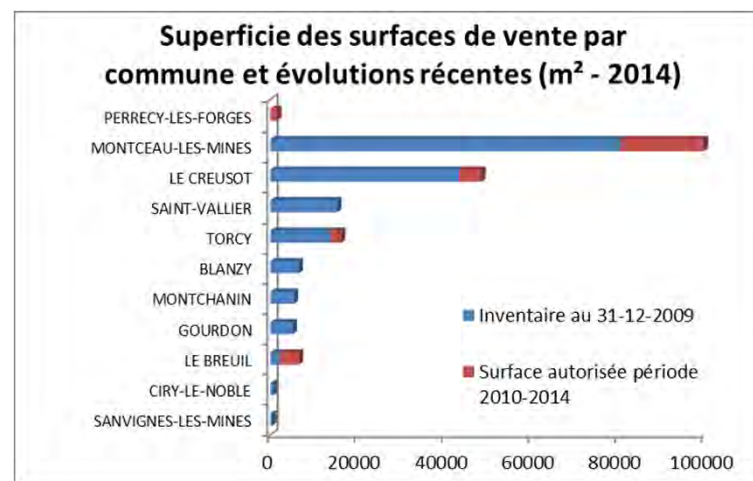
Appareil commercial :

- Concentration sur les pôles urbains
- Des implantations de surface importantes, en périphérie des villes-centres
- Evasion vers Chalon, Dijon, Lyon et Internet

Hiérarchie des pôles commerciaux



- Pôle majeur + petites centralités d'agglomération
- Pôle intermédiaire
- Pôle secondaire
- ★ Relais local



+ 41 000 m<sup>2</sup> de surfaces autorisées entre 2010 et 2014 (160 00 à 165 000 en 2010)

→ Des enjeux relatifs à l'armature commerciale :

- Équilibre entre centres commerciaux, petites zones spécialisées et commerces de centre-ville
- Maintien et diversification de l'offre en particulier des centres-villes
- Devenir des commerces dans les communes rurales
- Adaptation de l'offre aux comportements d'achat

# Offre commerciale

## Pôles urbains :

- 2 hypermarchés dans chaque agglomération + centres-villes plus ou moins fragiles/connectés aux zones commerciales urbaines
- Petites zones mixtes zone du Creusot, petites zones alimentaires zone de Montceau

## Pôles intermédiaires et secondaires :

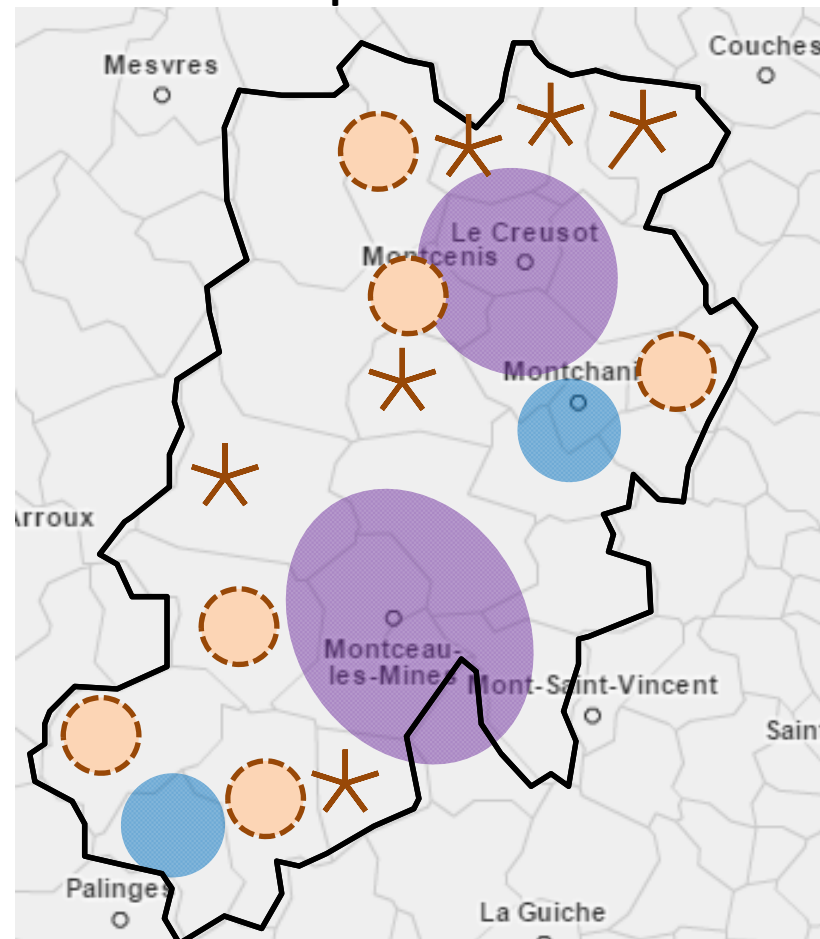
- Tripôle concurrentiel au Sud :  
Génélard/Perrecy-les-Forges/Ciry-le-Noble
- Tissu commercial de centre-bourg :  
Marmagne, Montcenis, Ecuisses

## Relais locaux : Nord de la CUCM et communes rurales

- Tissu diversifié de commerces de bouche, services à la personne, éventuellement pôle médical
- Offre de première nécessité (épicerie, auberge,...)

6 villages sans commerce de 1<sup>ère</sup> nécessité

## Hiérarchie des pôles commerciaux



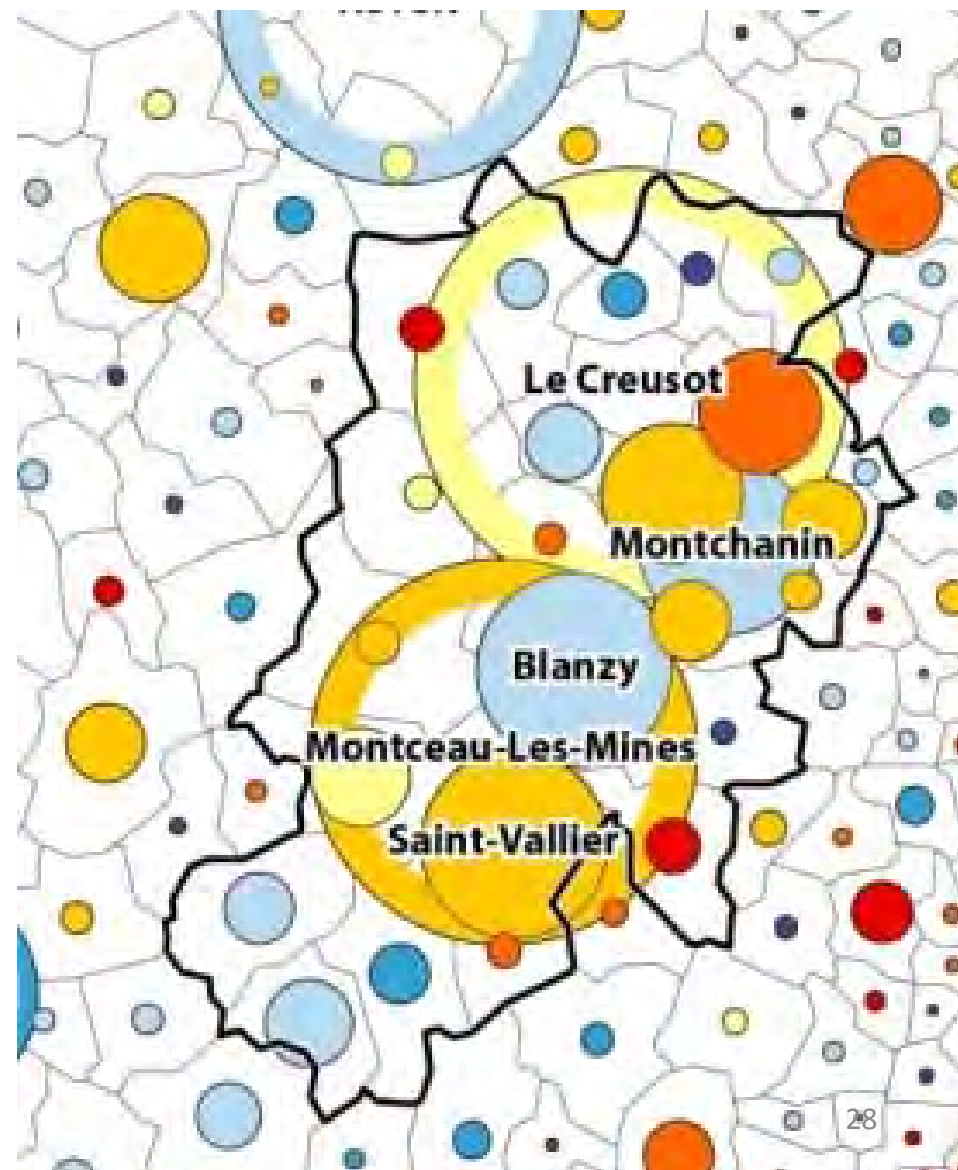
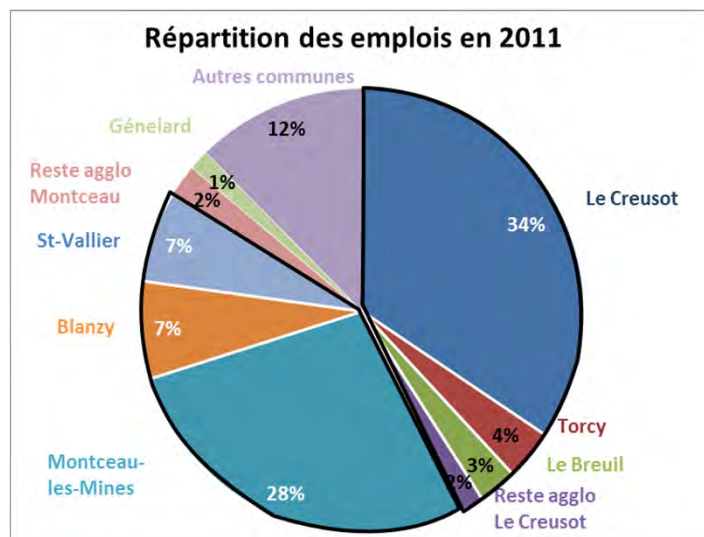
- Pôle majeur + petites centralités d'agglomération
- Pôle intermédiaire
- Pôle secondaire
- ★ Relais local

**27 communes**  
**1 territoire**  
**1 PLU HD - SCOT**

## **DYNAMIQUES ÉCONOMIQUES**

# Une zone d'emploi dynamique

- Solde positif : 300 créations d'emplois en 10 ans
- Poids des villes renforcé avec 2/3 des emplois + agglomérations
- Excellence industrielle, dépendance aux grands groupes
- Un vieillissement des actifs et un taux de chômage élevé à surveiller





# Filière industrielle

**8110 emplois industriels (sur 35340) :**

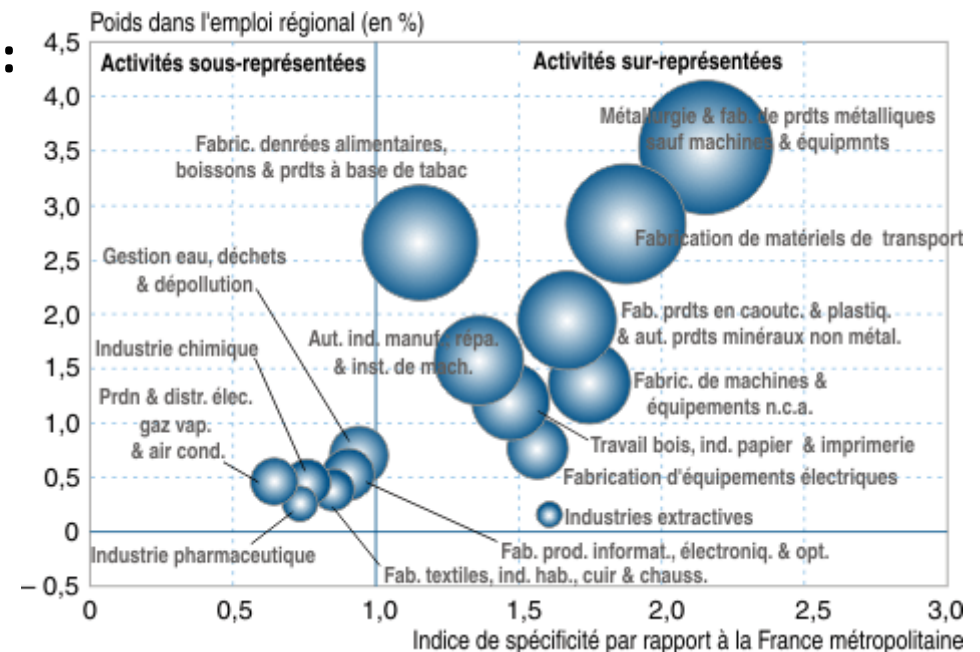
- **Métallurgie et fabrication de produits métalliques**
- **Matériels de transport**
- **Pneumatiques**

**Des employeurs poids-lourds**

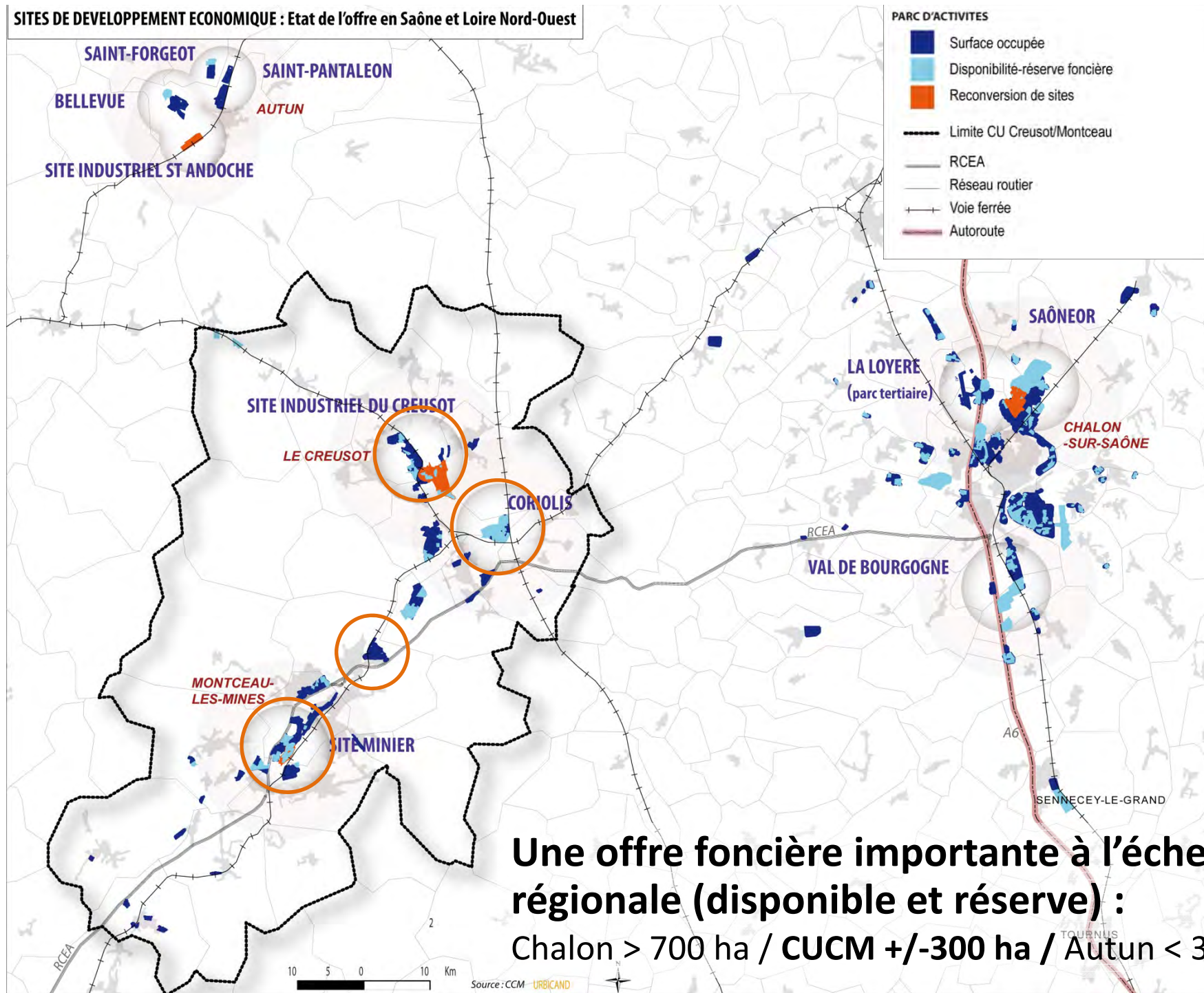
**Un territoire source d'innovation, de maîtrise de savoirs faibles pointus et de création de nouveaux débouchés**

→ **Affirmation du technopôle, lien avec politiques de formation et d'accueil des salariés-étudiants**

→ **Enjeu de renouvellement urbain : requalification sites du Creusot, mutation des friches minières de Montceau**



# SITES DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE : Etat de l'offre en Saône et Loire Nord-Ouest



**Une offre foncière importante à l'échelle régionale (disponible et réserve) :**

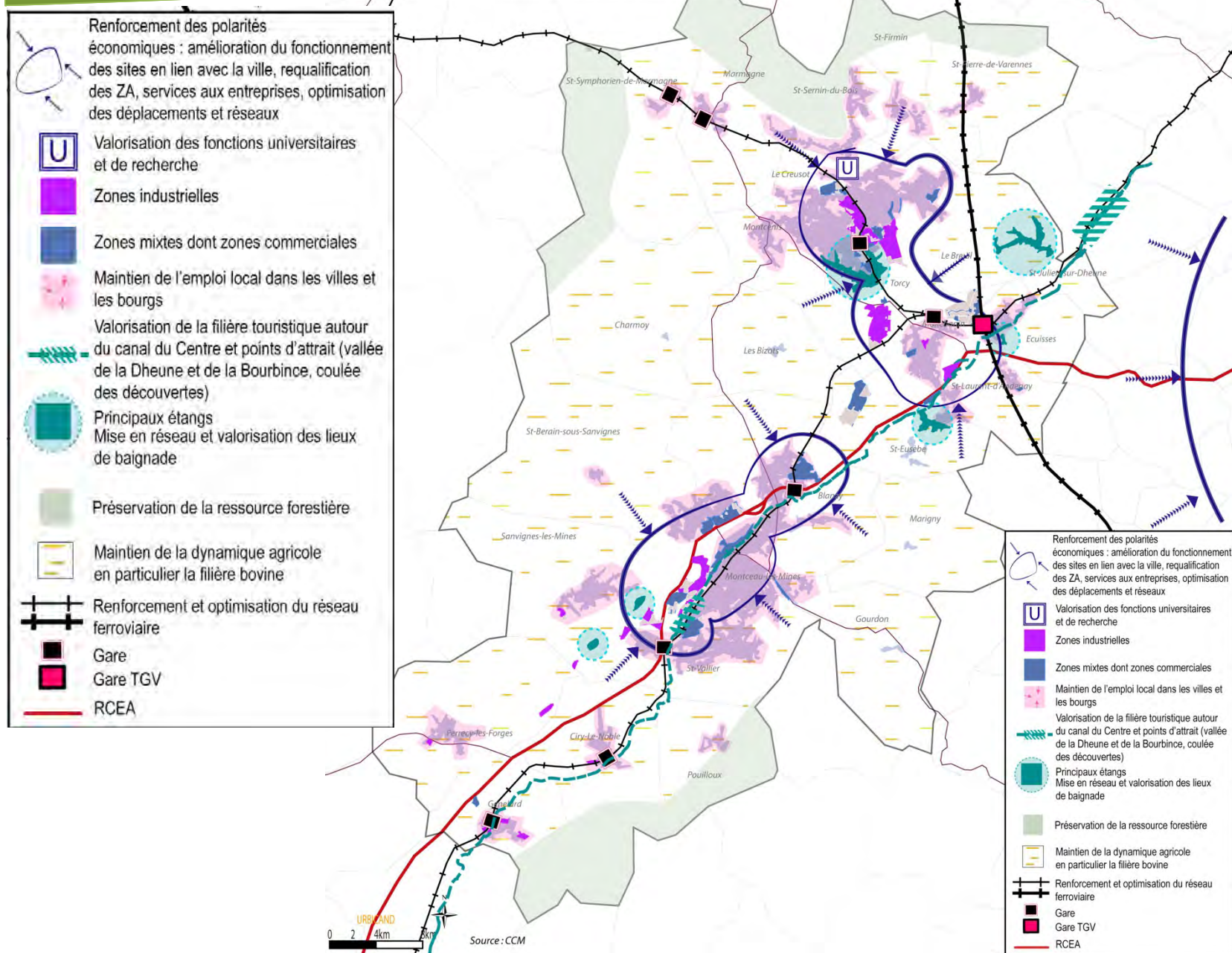
**Chalon > 700 ha / CUCM +/-300 ha / Autun < 30 ha**

## Enjeux liés aux filières et à l'emploi

- **Maintien d'un positionnement fort sur les secteurs de pointe (nucléaire, métallurgie, mécanique) et les nouveaux débouchés avec offres adaptées** (multimodalités, services, qualités, réseaux)
- **Poursuite de la reconversion des sites industriels et de réhabilitation des sites** (lisibilité de l'organisation, qualité d'aménagement et réoccupation des locaux) et **recentrage des besoins fonciers**
- **Rapprochement des habitants et des emplois** : adéquation compétences locales/équipements associés (recherche-développement, clusters,...) / emplois proposés
- **Déploiement des réseaux** : très haut débit, eaux brutes, desserte transport collectif,...



# Enjeux liés aux filières et à l'emploi



**27 communes**  
**1 territoire**  
**1 PLU HD - SCOT**

## **DEPLACEMENTS**

## Une mobilité globale des habitants plutôt faible et tournée vers l'automobile :

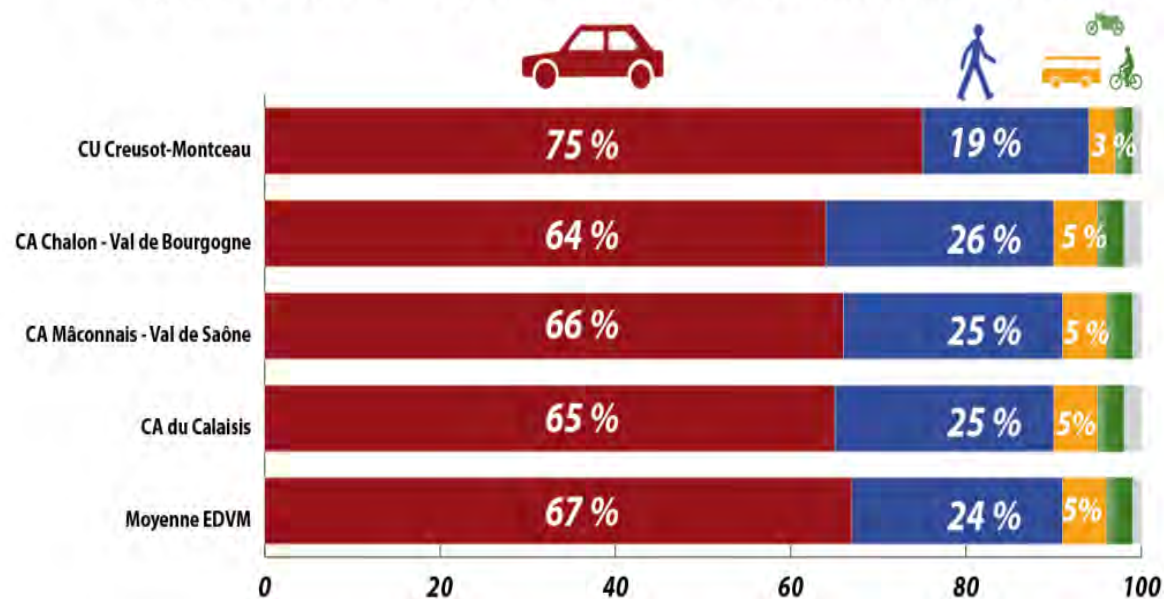
✓ Selon l'EMD 2012 : **3,6 déplacements par jour** effectués par les habitants (4 à 4,2 chez les voisins ) ;

✓ **3 déplacements sur 4 réalisés en voiture** ;

✓ Dans les communes périphériques ou rurales, la part de l'automobile atteint **82 %**, contre **55 %** dans le centre de **Montceau-les-Mines** et **63 %** au **Creusot**.

✓ Une part de l'automobile élevée au regard des autres agglomérations.

La répartition modale des déplacements sur des territoires comparables à la CUCM



# Un véritable bassin de vie et « deux sous-bassins » au regard de la mobilité quotidienne

✓ **87 % des déplacements internes au territoire**

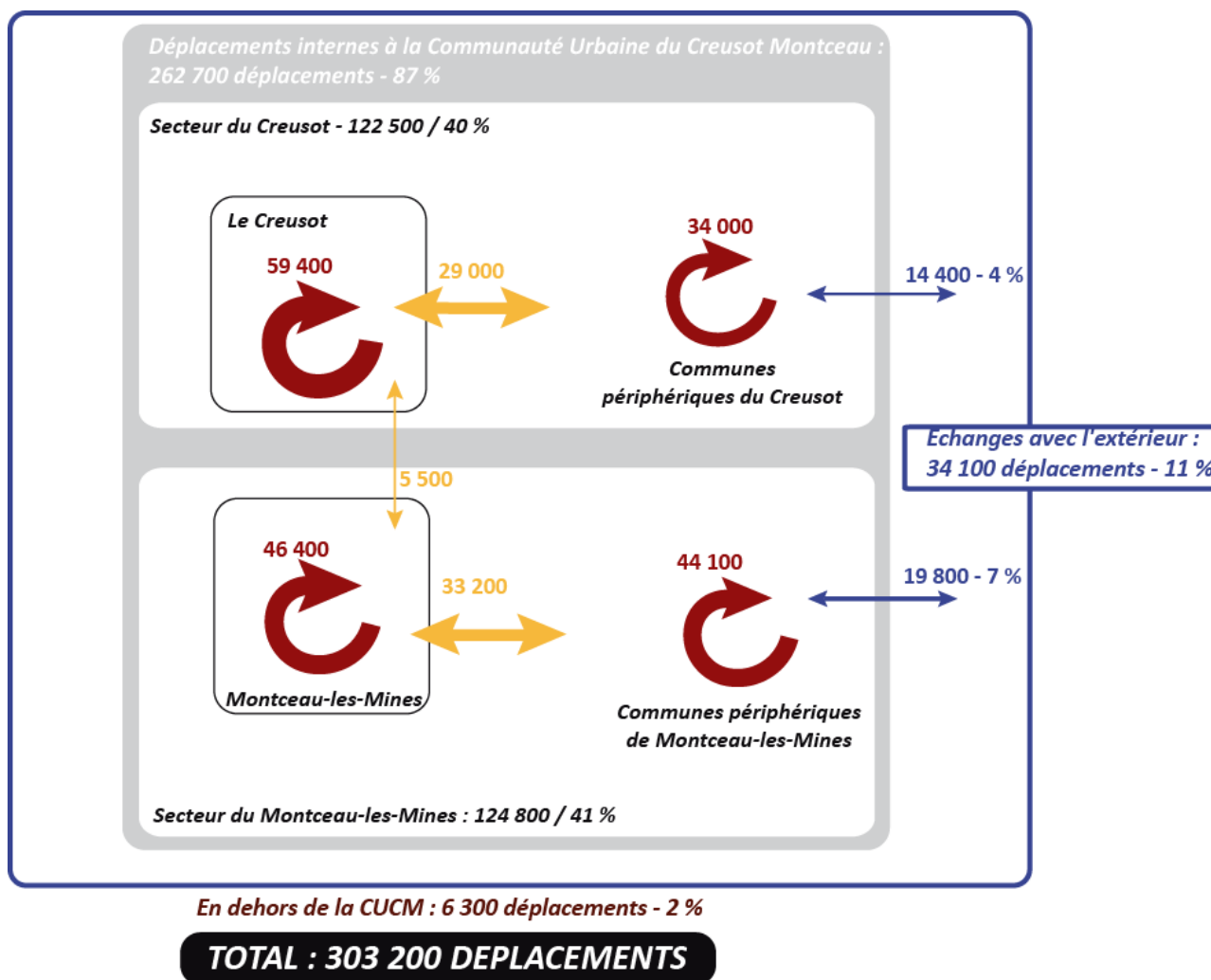
✓ **un territoire autonome :**  
(moins de 15% de sortants - moyenne EDVM 19%)

✓ **Deux sous-systèmes territoriaux très distincts et globalement peu en relation !**

✓ **Des déplacements domicile-travail largement réalisés en internes (86% des 33 800 actifs occupés résident sur le territoire - 40% travaillent dans leur commune - centrés sur les pôles (Le Creusot et Montceau-les-Mines attirent environ 4500 actifs chacun de la CUCM )**

✓ Un territoire attractif : 4 950 sortants compensés par 5 900 entrants !

✓ Les flux d'actifs tournés vers l'extérieur sont largement en lien avec Chalon puis les pôles secondaires environnant : Autun, Gueugnon...



*Après redressement et prise en compte des communes nouvellement intégrées*

# Le réseau urbain va faire l'objet d'un profond remaniement

## Construction du futur réseau

- **Séparation des lignes urbaines et scolaires** (ces dernières ne sont plus dans la DSP)
- **Création d'un nouveau réseau plus lisible et plus efficace**
  - ✓ Un réseau « nord » de 3 lignes de bus.
  - ✓ Un réseau « sud » de 3 lignes de bus.
  - ✓ Une ligne « intercité » reliant les communes du Creusot et de Montceau les Mines en passant par Montchanin.
- **La communauté a fait le choix de cibler principalement le public qui n'est pas, ou plus, en capacité d'utiliser le déplacement automobile (personnes âgées, foyers modestes). Des quartiers à desservir en priorité selon une analyse urbaine menée.**

## Offre de service

- **Révision du Transport à la Demande (TAD)** : il sort aussi de la DSP. Passe d'un concept semi zonal à des lignes virtuelles qui desservent l'ensemble des bourgs vers les ville-centre. Ce bloc fera également l'objet d'une mise en concurrence en 2016.
- **Poursuite de la desserte de la gare TGV** : un service de navettes TGV en correspondance avec les trains provenant de Paris et de Lyon.



## Tarifification

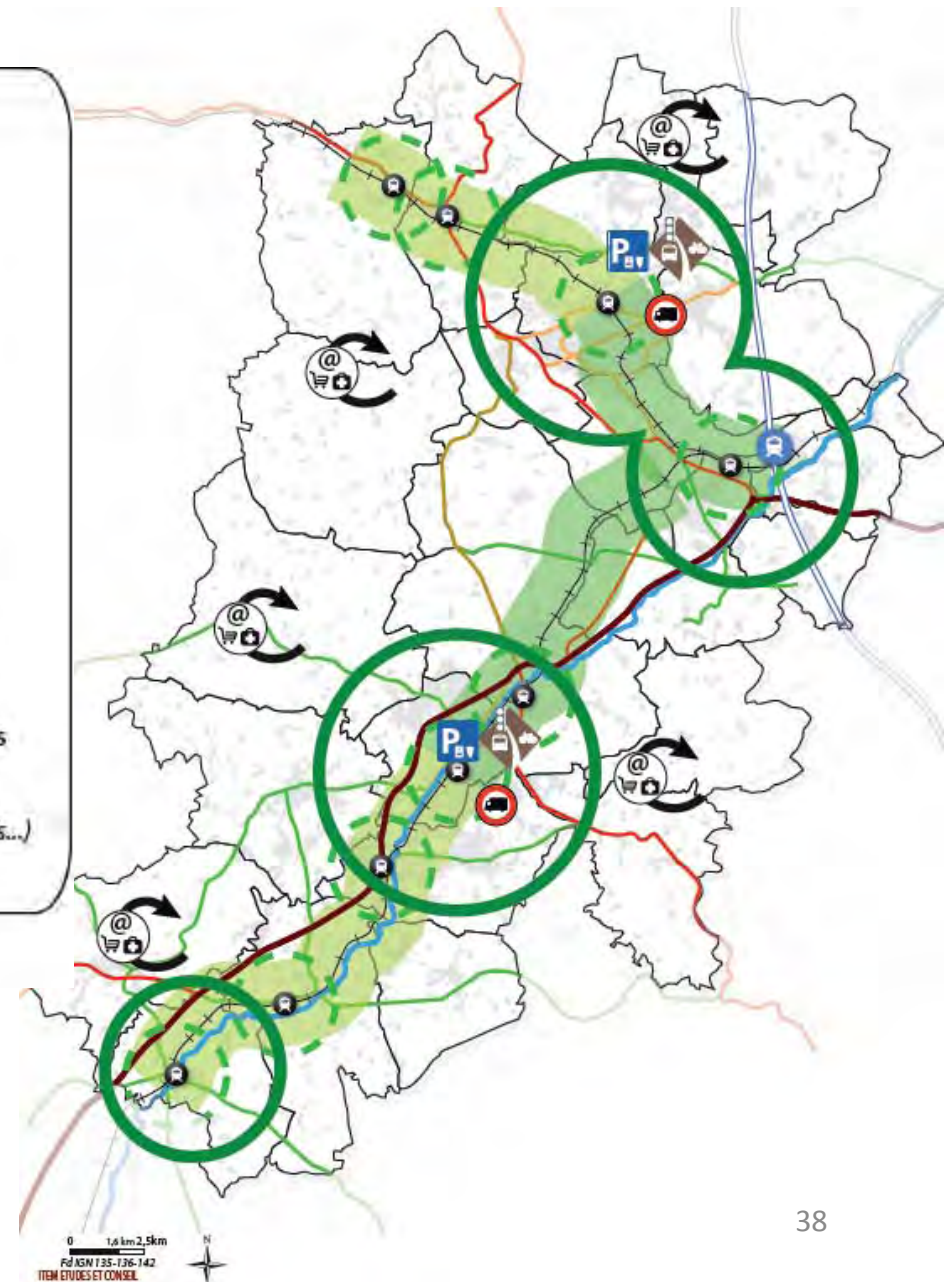
- **Simplification de la tarification** aussi bien scolaire que tout public

## Niveau de service

- **Réorganisation des horaires, fréquences de passages et amplitude des services.**

# La mobilité de demain : enjeux en matière de structuration du territoire - réseau viaire - stationnement

-  **A l'échelle de la CUCM**
  - > Structurer le territoire autour des pôles existants pour favoriser les déplacements au sein de bassins de proximité
  - > Densifier l'urbanisme autour des gares TER
  - > Repenser la localisation des emplois et des équipements, en privilégiant, à court-terme, le corridor Le Creusot / Montchanin / Montceau-les-Mines...
  - > ... Etendu à long-terme jusqu'à Génélard et St-Symphorien-de-Marmagne
- Dans les communes rurales**
  - > Développer les services (ex : commerces ambulants...) et les technologies afin de limiter les besoins de déplacements
-  **> S'appuyer sur la hiérarchisation du réseau viaire pour mieux organiser la circulation automobile**
  - > Définir une politique de stationnement dans les hypercentres incitant au report modal
  - > Favoriser la rotation des véhicules pour faciliter l'accès aux commerces
  - > Mieux partager la voirie en faveur de tous les modes de transport (*aménagements cyclables, priorisation des véhicules de transports collectifs...*)
  - > Mieux organiser le trafic et la circulation des PL



# La mobilité de demain : les enjeux en matière de développement des mobilités douces



## A l'échelle de la CUCM :

> Structurer les déplacements cyclables autour d'une liaison forte entre les deux pôles urbains via Montchanin et vers l'extérieur en s'appuyant sur le Canal du Centre



> Etendre cet axe à long-terme vers Génélard et Montchanin



> Favoriser les déplacements cyclables de proximité au sein des pôles par la mise en place d'un véritable maillage



> ... En s'appuyant sur des aménagements dédiés



> Favoriser le rabattement cyclable vers les pôles depuis les communes



> Poursuivre l'amélioration des conditions d'intermodalité aux gares et aires de covoiturage (*prioriser l'intermodalité TC / vélo*)

## A l'échelle des communes :



> Améliorer les conditions de stationnement des cycles



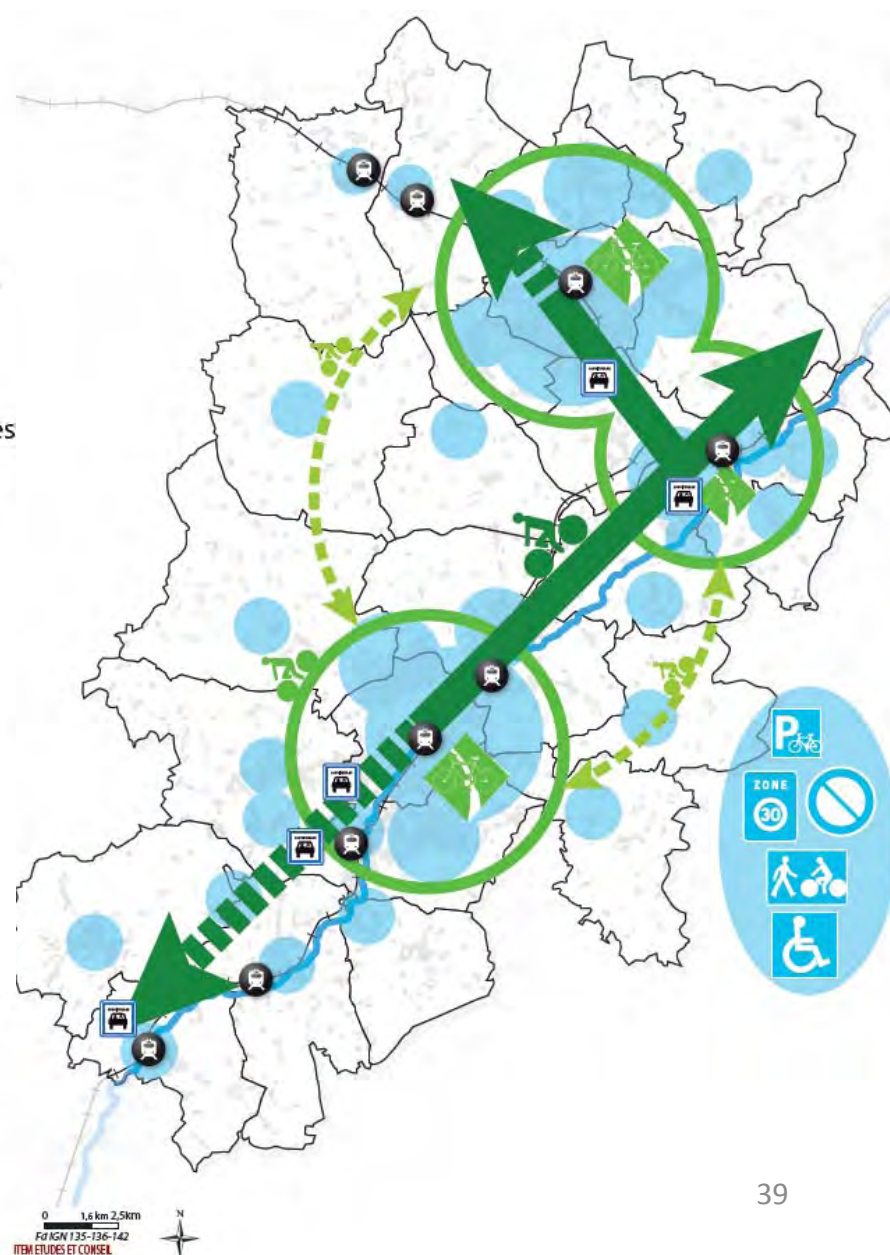
> Développer les outils de pacification et limiter le stationnement anarchique pour favoriser et sécuriser les déplacements doux



> Améliorer l'accessibilité des cheminements doux aux PMR








> Améliorer l'accessibilité des cheminements doux aux PMR





# La mobilité de demain : les enjeux en matière de développement des TC et de l'intermodalité




## Améliorer les déplacements internes à la CUCM

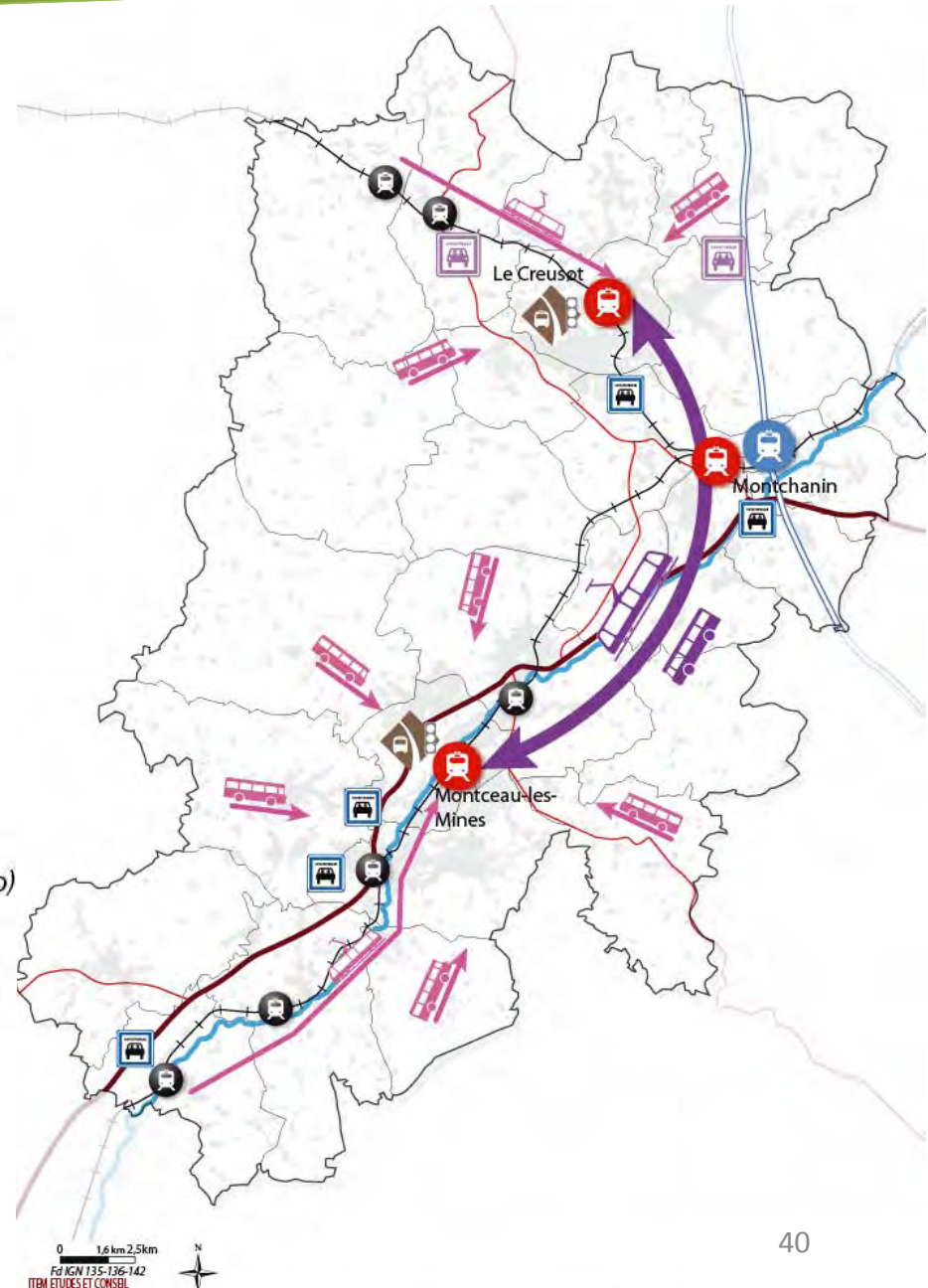
-  > Entre les deux pôles à travers un axe TC fort
-  Court terme : amélioration de l'offre TC routière
-  Long terme : projet train-tram
-  > Développer l'utilisation de l'offre ferroviaire vers les pôles
-  > Améliorer le rabattement en TC routiers vers les pôles pour les communes qui ne possèdent pas de gares

## Au sein des pôles de Creusot et de Montceau-les-Mines

-  > Favoriser la circulation des véhicules par des aménagements (priorisation des TC aux carrefours, couloirs bus...)
-  > Améliorer l'intermodalité entre les TC routiers et ferroviaires

## Sur l'ensemble de la CUCM

-  > Poursuivre l'amélioration des conditions d'intermodalité aux gares et aires de covoiturage (prioriser l'intermodalité TC / vélo)
-  > Etendre ces aires de covoiturage au nord du territoire
-  > Soutenir le projet de VFCEA et de connexion avec la Gare LGV





**27 communes**  
**1 territoire**  
**1 PLU HD - SCOT**

# SYNTHESE

# Structure, fonctionnement et problématiques territoriales

➤ **2 agglomérations industrielles et tertiaires** aux problématiques urbaines connues, durablement présentes

- Reconquête des centres : Logements surtout, et la qualité de vie
- Maintien et accueil d'entreprises industrielles (Creusot) et tertiaires dans les villes et leur 1<sup>ère</sup> couronne
- Développement des modes de déplacements moins carbonés

➤ **armature de déplacement forte** d'intérêt régional, régional et interurbain, dont l'intérêt

forte en puissance

Nœud multimodal fer/route de Coriolis-Jeanne Rose

- Le Creusot – Coriolis – Montceau : axe urbain ou de déplacement ?

➤ **Un monde rural**, qui gagne en importance au sein de la CCM avec des productions, ressources et potentiels importants

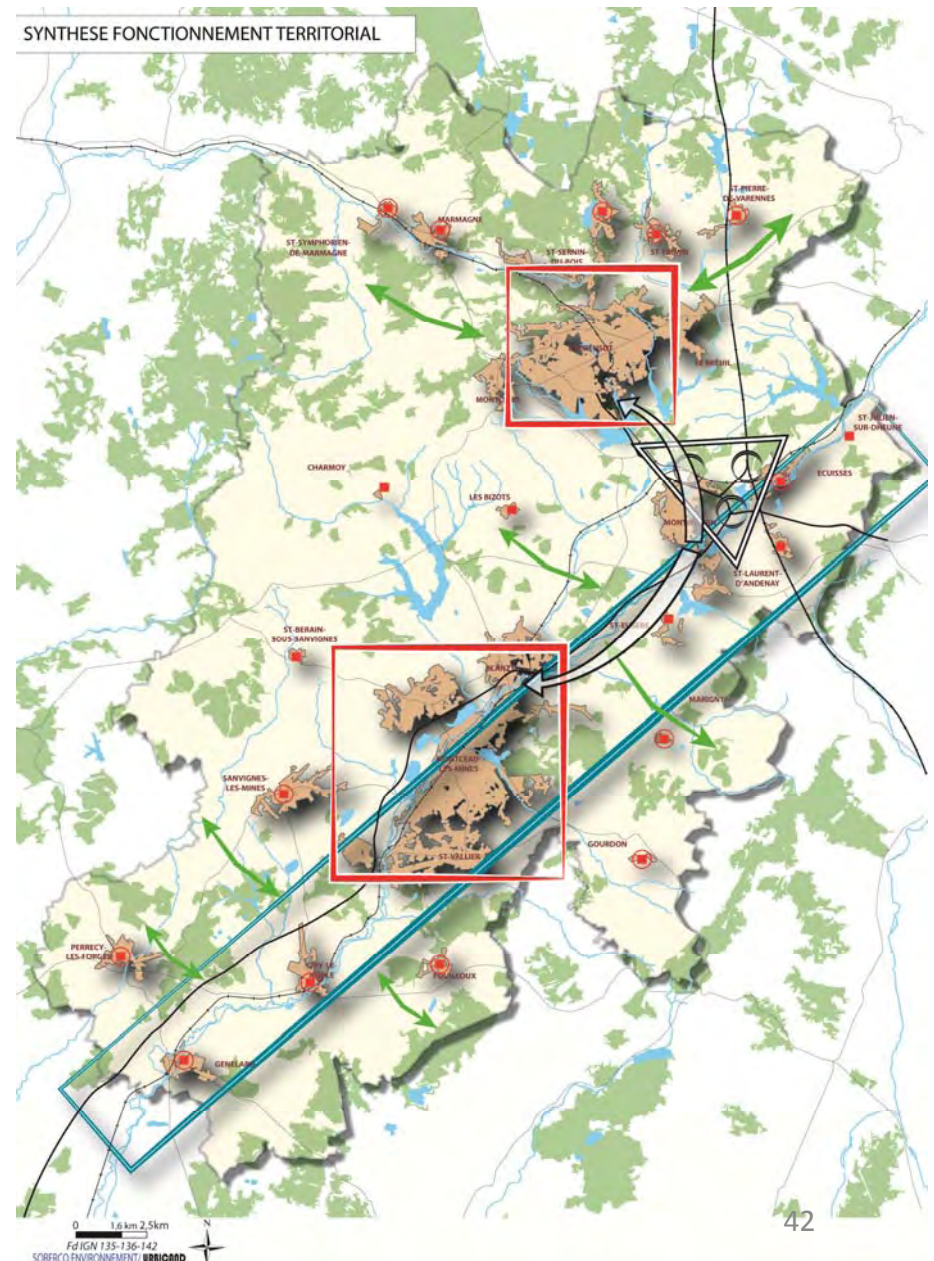
■ **L'axe de la vallée Bourbince – Dheune**

■ **tourant** : véloroute européenne, canal du  
re, chapelet de villages et villes d'intérêt

■ **un réseau de bourgs**

- où reconquérir aussi habitat et habitants
- à connecter aux agglos, axes et gares

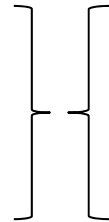
- Les vastes espaces agricoles, forestiers, naturels : productifs (eau. viande. bois).



# Problématiques à traiter, axes de la réflexion pour construire le PADD

## 1) Le renouvellement et le recyclage urbain : problématique centrale, majeure, forte, à tous les étages, partout, pour tout

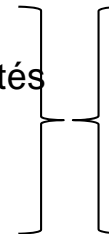
- Renouvellement de l'offre en logement
- Reconquête des centres
- Renouvellement des sites économiques



- Avec un changement de dimensionnement à opérer
- En agglos : passer de la logique GPRU à une généralisation,
  - En éco : passer de l'action sur une friche industrielle à des interventions multiples
  - Sur le territoire : intervenir dans les villages comme dans les villes

### ➤ A coupler avec une réflexion de recentrage et réduction de l'éparpillement :

- Réduction de l'offre foncière
- Réduction de l'offre en logements inadaptés
- Voire des réseaux



- Au regard des coûts engendrés et des ressources limitées :
- AEP, assainissement
  - Zones humides
  - Réservoirs et continuités écologiques
  - Accessibilité douce, TC
  - Proximité centralité, services
  - Intérêt urbain

### ➤ Indissociable de la question de la qualité urbaine et des usages, du bien être

- À composer à l'échelle CCM mais aussi de chaque commune : projet urbain communaux

## 2) L'ambition d'excellence, d'attractivité et de notoriété régionale et européenne

- Les industries, les clusters, les pôles de compétitivité
- Les infrastructures européennes et le nœud Coriolis-Jeanne Rose
- Et puis ? La production d'énergie, le savoir-faire urbain, l'axe européen de la vélo route canal du Centre

## 3) L'affirmation de la ruralité et des interactions urbain / rural

- L'axe Dheune-Bourbince et son maillage touristique avec les patrimoines des communes
- Valeur et protection des espaces agricoles et des ressources en eau, air, sols et de la TVB
- Maillage des bourgs et villages et leurs accroches aux agglos et axes TC, TER

# Méthode pour la suite

## Envoi Document Diagnostic

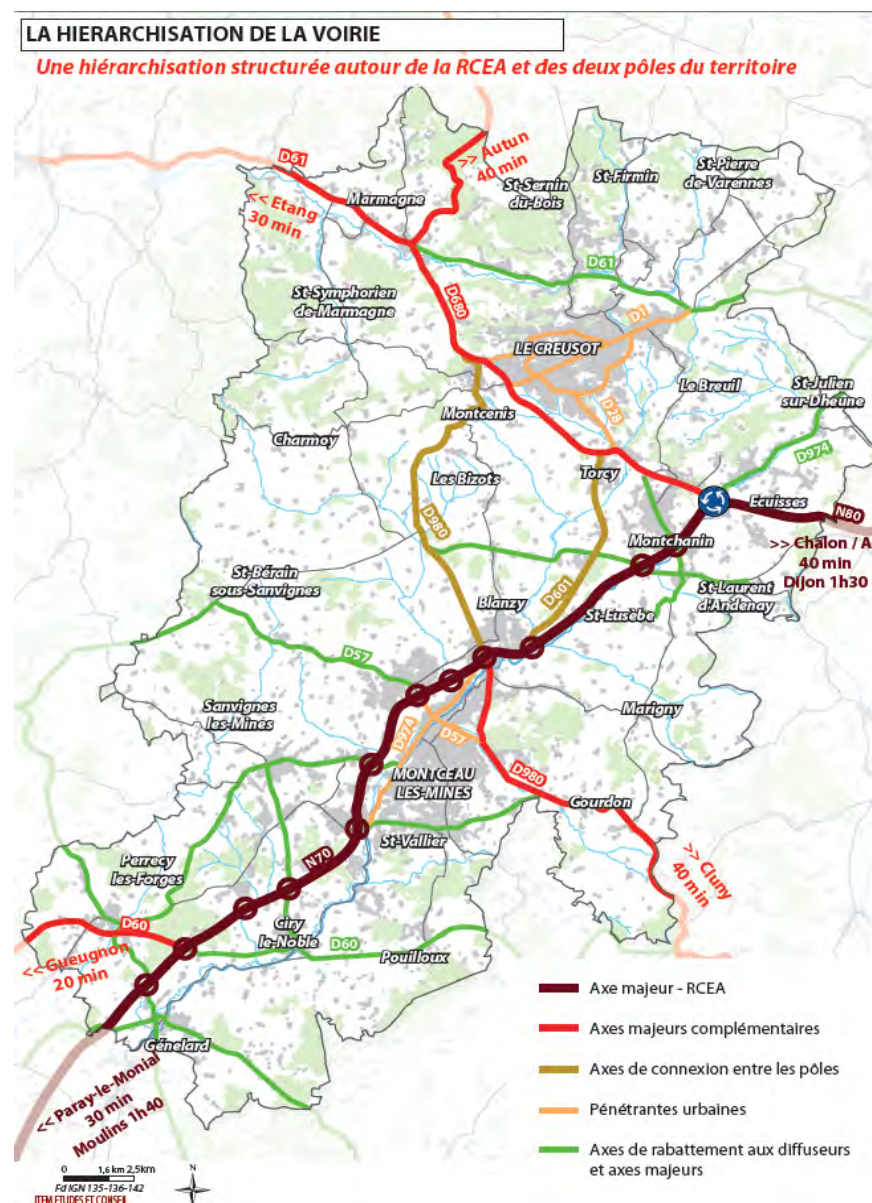
## Préparation réunions de travail sur scénarios

- Groupe technique
- Séminaire élus
- Ateliers transversaux
- Réunion des personnes publiques associées
- Conseil communautaire
- Conseil de Développement Durable
- Groupe de travail



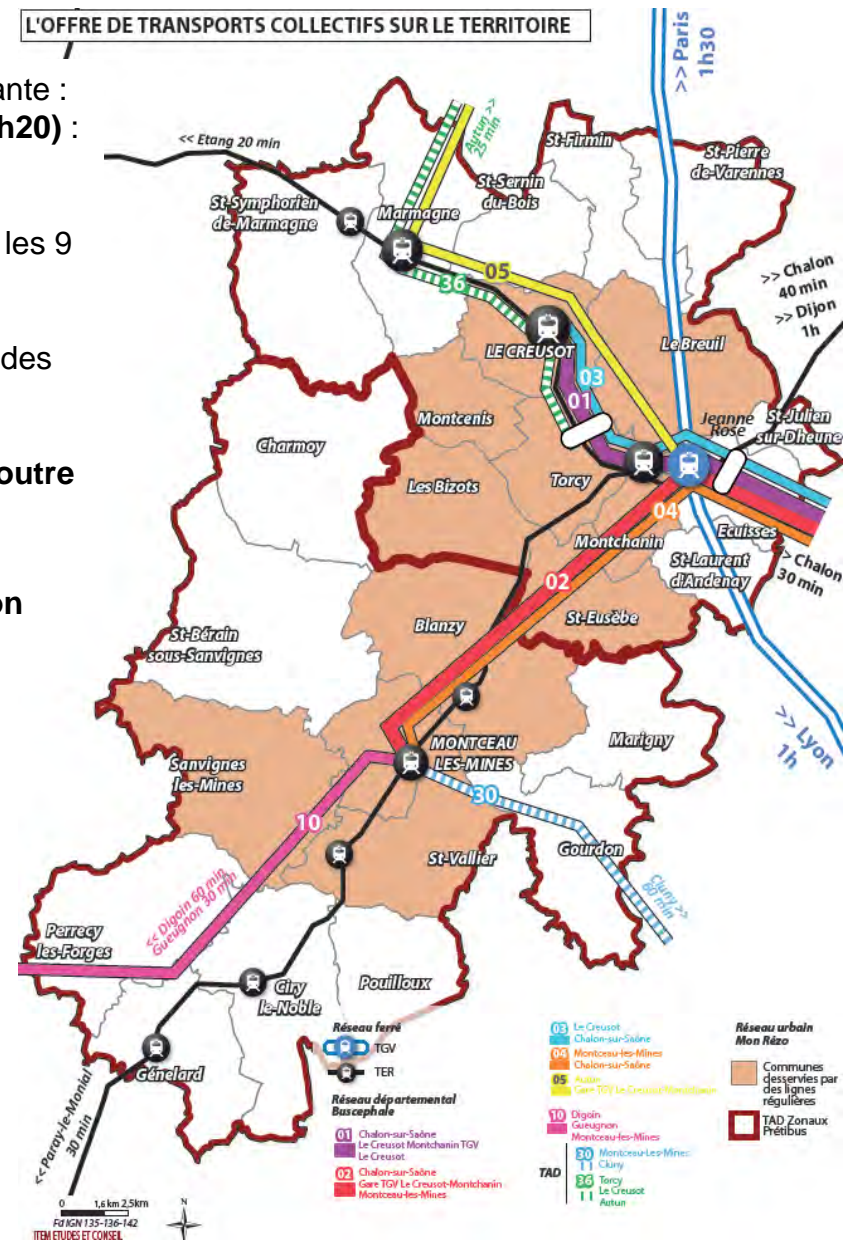
# Un réseau de voiries assurant une bonne accessibilité au territoire et des conditions de circulation et stationnement peu contraintes

- ✓ Un réseau viaire structuré autour de la RCEA (**35km sur le territoire**) ; Une densité de diffuseurs permettant une accessibilité aisée à l'infrastructure ;
- ✓ Un réseau d'axes secondaires complémentaires permettant une **connexion entre les pôles et des liaisons vers les pôles externes secondaires (Autun / Gueugnon / Cluny...)** depuis la RCEA ou les villes centres ;
- ✓ A l'exception de la RCEA des **niveaux de trafics limités sur le réseau viaire**
- ✓ **Pas de véritables dysfonctionnements** sur le réseau viaire ni de problème de congestion ce qui **favorise l'usage important de l'automobile** sur le territoire et limite sur l'attractivité des réseaux de TC.
- ✓ Un partage de la voirie très favorable à l'automobile
- ✓ Des conditions de stationnement qui **n'incitent pas au report modal** (offre conséquente et peu ou pas réglementée - Pas de difficultés de stationnement liée à une inadéquation offre /demande sur le territoire )
- ✓ Une réflexion pour faire évoluer la situation sur la gare TGV



# Quatre réseaux assurant différents niveaux de desserte : d'une desserte nationale à une échelle fine locale

- ✓ Une **desserte LGV** conférant au territoire une aire de chalandise importante : la Gare Le Creusot TGV permet des liaisons vers Lyon (40 min) et Paris (1h20) : **16 dessertes /j.** et **1 million de voy/an** ;
- ✓ Une **desserte interurbaine régionale**, avec trois lignes TER desservant les 9 gares du territoire : 500 000 voyageurs annuels (90% sur 3 gares) ;
- ✓ Un réseau TER centré sur Montchanin et peu attractif pour les habitants des autres communes (temps de parcours, rupture de charge) ;
- ✓ **Deux offres ferrées non connectées** : mais le projet VFCEA intègre, outre l'électrification, une interconnexion TGV/TER
- ✓ Un **réseau interurbain départemental** (9 lignes), avec une **fréquentation croissante** : tarification fixe et niveau d'offre répondant aux besoins de déplacements vers l'extérieur (ex : 20 services en lien avec Chalon) ;
- ✓ Le **réseau urbain Mon Rézo** : un double réseau permettant une **desserte fine mais assez peu attractive**
- ✓ Une réflexion générale sur l'intermodalité qui se retrouve dans les services proposés (ex : navettes TGV / billettique) et dans les aménagements (Gares TER et TGV / Aires de covoiturage P+R)
- ✓ Une réflexion sur la création d'un Tram-Train : utiliser la voie TER pour faire du rabattement de tout le territoire vers la gare TGV et développer une navette ferroviaire urbaine : mais est-il en adéquation avec les volumes de déplacements ? ;



## Mon Rézo : une offre variée pour tenter de répondre à différents besoins, mais une évolution nécessaire au vu de sa fréquentation

- ✓ Un réseau de desserte fine sur chaque pôle et une ligne régulière (Intercité) faisant le lien entre ces deux sous-réseau ;
- ✓ Deux navettes (régulières + TAD) permettant un rabattement depuis les pôles vers la gare TGV ;
- ✓ Des lignes scolaires ouvertes à tous et une offre de TAD zonale pour les captifs des communes périphériques.
- ✓ Une fréquentation qui augmente depuis plusieurs années, mais une part de scolaire importante (70%) et de captifs ;
- ✓ Une offre peu attractive attractif pour les actifs (amplitude limitée (avant 19h), trajet long (environ 40 minutes sur la ligne Intercité), des zones d'activités inaccessibles (seuls 45 % des emplois desservis...) ;
- ✓ Certains services peut utiliser au regard de l'offre : **Préibus** (173 inscrits sur le territoire) !
- ✓ Des navettes TGV, **peu attractives pour les non captifs** (temps trajet, stationnement actuel en gare) ;
- ✓ Dans le cadre de la future DSP (mise en place du réseau à l'été 2016) :

***- Nécessité de simplifier le réseau***

***- Nécessité de revoir l'organisation du TAD dans sa globalité***

***- Nécessité de reconstruire le réseau autour des publics « cibles »***

# Quelle politique actuelle en matière de développement des modes doux ?

- ✓ Des liaisons ponctuelles développées à l'échelle des communes pour la pratique utilitaire
- ✓ Pas de véritable maillage cyclable structurant, même à l'échelle des pôles, un élément essentiel explicatif de la pratique actuelle
- ✓ Des itinéraires jalonnés mais à vocation touristique
- ✓ Une eurovélo 6 qui traverse le territoire et peut constituer un support de développement de la pratique ;
- ✓ Une urbanisation diffuse et linéaire dans de nombreuses communes qui peut nuire à des déplacements doux ;
- ✓ Des coupures importantes (canal, RCEA...)
- ✓ Des aménagements ponctuels pour limiter les vitesses automobiles mais **pas de réelles politiques en faveur des déplacements piétons** (zones pacifiées, accessibilité des PMR)
- ✓ Des cheminements très variables selon les secteurs et notamment dans les communes périphériques (absence de trottoirs, absence de traversées piétonnes, revêtement inconfortable, etc.)

