

Liste de présence :

Emmanuel GARCIA-PIQUERAS – Directeur de l'Agence de développement Bresse Initiative Alizée BELTRANO - Lee Sormea Héloïse MASCLET - Lee Sormea

Date: 07/10/2022 en présentiel

L'Agence de développement Bresse Initiative

Rappel: qu'est-ce que l'Agence de développement Bresse Initiative? Comment s'articule cet organisme sur le territoire du bassin de mobilité et de la CC BLI? (Choix de l'échelle du territoire concerné, concertation entre les différentes collectivités...)?

L'agence de développement Bresse Initiative, au-delà du développement économique, souhaite s'inscrire dans l'intelligence économique.

Le bassin de mobilité s'est imposé de lui-même avec l'échelle du territoire d'intervention du Syndicat Mixte.

Bresse Initiative fut créée dans les années 80 avant même que n'existe les EPCI pour favoriser l'émergence de projet économique sur le territoire, relativement rural.

Le nombre d'entreprises par hab. sur le Pays de la Bresse est supérieur à la moyenne nationale.

BI a évolué en même temps que l'évolution du territoire, de l'économie locale, nationale et internationale. Aujourd'hui BI se considère plus comme une agence de développement territorial (plus que de développement économique) car elle est liée aussi à des enjeux de développement du territoire au-delà du bâti économique.

BI est une agence de développement économique, l'une des premières et aujourd'hui l'une des dernières en France.

Le club entreprise à Beaurepaire est l'un des plus grand de la Bourgogne.

La Bresse bourguignonne a regagné en population dans les années 90 grâce à l'impulsion de BI avec l'implantation d'industries et d'entreprises avec l'attractivité des aires urbaines de Mâcon, Lons, Chalon, Bourg...

Intérêt à s'éloigner des grands centres urbains pour des raisons financières (prix du m² de terrain plus de 10 fois moins cher qu'à proximité des grands centres urbains) et où les transports étaient moins chers.

Le territoire s'est alors mis à accueillir des familles. La représentation des actifs du territoire est globalement la suivante : 30% d'ouvrier et 30% d'employé soit des métiers de premiers niveaux.





Quels sont les objectifs de l'agence ? Et son cadre d'intervention/Actions concrètes ?

Cinq volets d'intervention, de missions de l'agence :

- 1. Création d'entreprises dans une approche méthodologique en accompagnement de tout type d'entreprise de l'artisanat à la grosse industrie.
- 2. L'accompagnement au développement (dérouler une stratégie) des entreprises déjà sur le territoire (4000 unités) :
 - Transmission d'entreprise : contrainte sur l'espace mobilisable (ZAN, SCOT, PLU...).
 Enjeu de marché, de savoir-faire, de compétences... Intérêt de réussite. 50% des chefs d'entreprise de l'artisanat ont plus de 50 ans.
 - Entreprise en difficulté : agence de proximité avec un vrai réseau et maillage de contact : réagit très rapidement pour se déplacer auprès des entreprises.
- 3. La mise en œuvre de l'intelligence économique. Veiller, surveiller l'information pour guider les élus dans leur stratégie. Souci d'accompagnement et de pédagogie auprès des entreprises. Pour se développer il faut être en connaissance du marché.
- 4. Promotion du territoire et du savoir-faire des entreprises. Très peu d'enjeux exogène car agence régionale. Des leaders Internationaux (Intex) et des leaders nationaux. Activité agroalimentaire solide. Activité de Transport/logistique certaine car le territoire est encadré d'autoroutes. L'agence a de la ressource donc travaillent avec ce qui existe en interne
- 5. Construction territoriale : action initiée et accompagnée par l'agence pour répondre aux questions de la ressource humaine disponible. Le premier critère de développement est la main d'œuvre. Porteur depuis 2019 GPECT (Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences Territoriales) : aborder la problématique de l'emploi sous tous les aspects. Question de la connaissance des métiers (pédagogie auprès des collèges), question de logement (mission locale), question mobilité (mission mobilité).

Action mensuelle : emploi territoire et insertion. On vie avec les structures selon une cohérence territoriale entre les acteurs. Forum vers l'emploi de proximité à Cuiseaux à venir car le territoire est grand.

Tourisme pour BI = développement économique, pour les élus c'est un patrimoine, une histoire... Moins d'inquiétude sur la mobilité touristique.

Comment définiriez-vous les enjeux du territoire du point de vue de votre action ?

Le Taux de chômage du territoire est de 4,7% au 06/10 sur la Bresse bourguignonne.

La Mission Mobilité est au départ une structure qui porte des missions sociales et d'inclusion mais la problématique de la mobilité est valable pour tous et à tout moment.

Une difficulté est visible pour faire des TC une solution de report modal car celui-ci est très connoté social en milieu rural. Ce qui induit la forte présence de la voiture individuelle sur les déplacements du territoire.





Revenus très bas mais chômage très bas aussi car le taux d'emploi est le plus haut du territoire. Ces ménages à faible revenu n'ont pas de budget pour 2 voitures : de la mobilité mais pas pour tout le monde.

72,8% des demandeurs d'emplois sont motorisés, soit environ 1 300 actifs qui n'ont pas de moyen pour se déplacer. Ce chiffre augmente à 3 500 actifs qui ne sont pas motorisés pour les 18-24 ans.

Quel est votre lien avec les autres organismes du territoire, notamment la CC BLI, la mission locale et la mission mobilité ?

Louhans est une aire urbaine moyenne. Cuiseaux est également un pôle d'attractivité grâce à la proximité avec le Jura, notamment Saint-Amour.

BLI intercommunalité la plus peuplée et avec le plus d'entreprises et où est présent l'une des centralités du département. En périphérie du territoire des villes créent leur propre attractivité comme dans le Chalonnais.

L'agence se dit travailler en proximité avec les structures de BLI, notamment grâce à des conventions d'objectif avec les EPCI. Une bonne cohésion est en place avec tous les acteurs et les services de l'Etat. BI se considère comme des facilitateurs.

Développement économique et mobilité, quelle est votre approche ? (ZAE, mobilité des salariés...)

Les zones d'activités sont des microcosmes en journée (une ville dans la ville) qu'il faut alimenter.

Dans le cadre de la mission mobilité en 2019, un projet partenarial entre Mission Mobilité, CPIE (Centre permanent d'initiatives pour l'environnement) Jura, Saône et Bresse transition a vu le jour sous le nom de Transistop (autostop organisé).

La CPIE travaillait sur la mobilité des travailleurs sur 3 ZA (2 sur Branges et 1 sur Cuiseaux) dont l'objectif est de favoriser le covoiturage et de savoir comment les employeurs percevaient la problématique du territoire. Le retour montre que sans rentrer dans un le cadre d'un PDEM les entreprises mettaient en place des choses : Place de covoiturage en accès direct de l'entrée principale d'une entreprise et éloignement des autres places de stationnement ou encore mise en place d'horaires de travail identique pour 2 salariés habitant la même commune.

Ce projet a également permis de collecter les bonnes pratiques sur les ZAE => Retour de 100 salariés sur leurs pratiques.

2020 un essai avec Mobigo devait avoir lieu avec la création de 3 communautés de covoiturage sur le territoire pour les zones d'activités du groupe de travail précédemment citées. La promotion n'a pas eu lieu à cause du COVID (Retard général et rattrapage en cours des actions mobilité freinées par le COVID).

Dans le cadre de la feuille de route des métiers en tension porté par l'Etat, une action est remontée sur la mobilité. Financement d'une action pour recruter un chargé de projet pour les PDME (+ de 50 salariés). Mission de mobilité auprès des entreprises (rôle d'information, aide sur la préfiguration et collecte de donnée, et les actions).





Avez-vous des attentes particulières du plan de mobilité simplifié de la CC BLI ?

L'un des grands enjeux de la mobilité est aussi le logement dans le sens de la démobilisation (proximité emplois/résidence).

Zone de Branges : grand parking entreprise qui est utilisé comme parking de covoiturage pour les personnes en transit vers Chalon.

Réflexion courant du semestre précédent : la ville de Saint-Amour a un lycée technique qui attire des jeunes de partout en France mais ne propose pas de solution de logement. La cité scolaire de Louhans a un internat sous-utilisé, un accord a été mis en place entre l'internat et le lycée de Saint-Amour pour y héberger les lycéens. Une navette a été mise en œuvre pour permettre aux lycéens de se rendre à Saint-Amour. Il peut être intéressant d'interroger les entreprises présentes sur le chemin pour mettre en place quelque chose. Avec le référent PDME ? Vu par le lycée technique pour mettre en place une ligne de TC auprès de la Région mais pas de retour car il manquait un aspect qualitatif et quantitatif pour les convaincre du bienfait de l'idée. ?

Il y a de la matière à faire pour la mobilité.

Faire passer le bilan de l'action mobilité.

Le 25 novembre tour de table sur les enjeux du développement économique avec le service prospectif de la Région. 4 grands enjeux sur la Région :

- L'espace en zone d'activité
- L'emploi (il est nécessaire d'avoir 5 emplois pour 1 personne pour attirer une nouvelle population donc un indicateur de chômage bas n'est pas forcément bon.
- La qualité du revenu : les entreprises doivent passer des caps pour attirer de nouveaux employés.
- La mobilité: le territoire présente des avantages sur les mobilités grands flux (Lyon/Paris, port de Chalon/Mâcon, transport logistique) mais peu sur les flux locaux car le chômage est bas et les actifs mobilisables sont éloignés de l'emploi.
 - Frein physique et cognitif (territoire ostracisé coupé par la Saône avec des racines agricoles ancrées).
 - Problématique également de poursuite d'études sur les jeunes du territoire.





Liste de présence :

Camille LUCO - Département CD71 Alizée BELTRANO - Lee Sormea Héloïse MASCLET - Lee Sormea

Date: 14/10/2022 en visioconférence

Département de la Saône-et-Loire

Camille LUCO : Cheffe de projet environnement en charge du Plan Environnement 2020 – 2030 du CD71.

Quelles sont vos compétences en matière de transport et de mobilité sur votre territoire ?

- Compétence tourisme par l'aménagement des voies vertes.
- Compétence voiries sur le réseau routier départemental.
- Le CD71 porte également un plan de déplacement de ses agents.

Axes routiers:

Le territoire de la CC BLI est desservi par plusieurs routes départementales mais est surtout structuré autour de Louhans qui est traversé par plusieurs départementales.

- Avez-vous des données de trafic sur les axes départementaux du territoire ?
- Identifiez-vous des points durs en termes de sécurité sur le réseau routier (accidentologie ou conflits entre les modes...) ?
- Comment voyez-vous l'avenir des départementales sur le secteur ? Avez-vous des projets identifiés sur les axes qui traversent la collectivité ou à proximité ?
- Des ouvrages d'Art à enjeux dont vous avez la gestion, se trouvent-ils sur le territoire de la CC BLI (rue de Bram, D678, D996...) ?
- ⇒ Prendre contact avec le service territorial d'aménagement du Louhannais : sta.louhannais@saoneetloire71.fr

Itinéraires cyclables :

- Des itinéraires cyclables existent-ils sur le réseau départemental du territoire de la CC BLI ? Les interfaces cyclables avec les départementales à fort trafic sont à éviter. Il est privilégié de détourner le trafic comme le prévoit une nouvelle expérimentation d'aménagement dans le cadre du Plan « Tous à Vélo ».
 - Avez-vous des projets cyclables sur le territoire de la CC BLI ?
 - Les itinéraires existants ou en projet sont-ils à vocation touristique ou pour utilitaire (déplacements du quotidien)?
 - La voie verte entre Lons-le-Saunier et Chalon-sur-Saône?
 - Le plan « Tous à vélo » ?





Le CD71 porte un Plan Environnemental qui se déploie entre 2020 et 2030 et qui développe un axe de mobilité important avec plusieurs mesures en faveur des mobilités douces dont le « Plan Tous à Vélo » approuvé par l'assemblée départementale en septembre 2022.

Le plan « Tous à vélo » est lauréat de l'appel à projet AVELO2 de l'ADEME, ce qui permettra de recruter un chargé de mission pour porter le sujet.

Le plan « Tous à Vélo » se décline en trois axes :

- Axe 1 : Développer la cohabitation harmonieuse et sécurisée des usages de la route.
 - Action 1 : Adapter les mobilités liées au tourisme, aux loisirs et au quotidien à la réalité des déplacements : Schéma directeur des Voies vertes 2022-2040
 - Action 2: Faciliter l'accessibilité à vélo des sites culturels et touristiques départementaux
 - Action 3 : Réaliser le schéma directeur d'aménagement des Routes Départementales
 Une première expérimentation de 14 km d'aménagement en connexion avec Montceau-les-Mines sera conduite pour tester des solutions à dupliquer sur le reste du territoire par la suite
 - o Action 4 : Assurer un niveau de qualité et d'entretien du réseau cyclable existant
- ⇒ Ce premier axe est ressorti d'une enquête réalisée auprès de cyclistes et des bénéficiaires du chèque vélo de la Saône-et-Loire (5 000 foyers ont bénéficié de l'aide financière représentant 2.9 M€).
- ⇒ L'objectif de cet axe est de SECURISER
- Axe 2 : Développer la culture du vélo partout en Saône-et-Loire
 - Action 5 : Encourager la pratique du vélo au quotidien : Accès aux collèges et équipements publics
 - o Action 6 : Promouvoir l'usage du vélo dans le Plan de déplacements des agents
 - Action 7 : Soutenir l'équipement des associations porteuses de projets innovants dans le domaine de la mobilité à vélo – Création d'une aide financière
 - Action 8 : Renforcer le soutien des itinéraires vélo connectés aux voies vertes en agglo et hors agglo - Favoriser l'émergence de petits projets locaux en finançant une partie des projets en plus du financement actuel
 - Action 9 : Réaliser un diagnostic pour renforcer l'offre de services, d'équipements et de signalétique
 - Action 10 : Développer une ingénierie de conseils, de moyens et d'actions adaptée aux spécificités du territoire
- ⇒ L'objectif de cet axe est de **COMMUNIQUER**
- Axe 3 : Positionner le Département au centre d'un réseau d'acteurs vélo
 - o Action 11 : Participer à la mise en œuvre du Plan Tous à vélo : AVELO2
 - Action 12 : Promouvoir le vélo comme solution d'avant-garde pour les déplacements de courtes distances
 - Action 13 : Déployer la stratégie de communication touristique
 - Action 14 : Promouvoir et faciliter la pratique du vélo au quotidien auprès du grand public.
- ⇒ L'objectif de cet axe est de FEDERER





Le CD71 est historiquement reconnu pour développer des Voies vertes depuis de nombreuses années. L'idée de ce nouveau plan vélo est de mettre en place à la fois un schéma directeur et de réussir des aménagements cyclables de qualité et sécurisés pour tous. Pour cela, le CD71 souhaite mettre en place un référentiel de suivi étape par étape des aménagements en cohérence avec la première expérimentation citée plus haut. Dans un second temps, des comités techniques seront réalisés auprès des territoires pour travailler ensemble à l'aménagement des itinéraires.

Au-delà du plan « Tous à Vélo », le plan environnement portait plusieurs autres actions comme :

- ⇒ Schéma directeur des voies vertes 2022-2040
- ⇒ Fiche vélo 4.28 de l'appel à projets des territoires
- ⇒ Action interne sur le déplacement des agents
- ⇒ Développement de quelques aires de covoiturages

Dans le cadre de l'appel à projets des territoires, un soutien du département à la mise en place de connexion entre les voies vertes et les centres-bourgs, vers les lieux d'intérêts été mis en œuvre pour faire profiter des aménagements aux déplacements du quotidien.

Avez-vous connaissance de projets futurs à proximité ou sur le territoire de la CC BLI ?

Le secteur du Louhannais est le premier secteur du CD71 qui valorise les déchets organiques du fauchage des bas-côtés des routes départementales en unité de méthanisation. C'est une action plus qu'intéressante à valoriser sur le territoire pour sensibiliser sur les déchets jetés (en grand nombre sur les RD) par les automobilistes dans la nature. Une communication est à venir prochainement par le CD71.

Avez-vous des attentes particulières du plan de mobilité simplifié de la CC BLI ?

Avoir la possibilité de s'interfacer sur les projets de mobilités avec BLI, notamment sur les projets cyclables.

S'interroger ensemble sur comment le faciliter pour en faire un mode de déplacement à part entière.

Le CD71 a aussi la volonté d'organiser des assises vélos sur le territoire et des comités techniques pour développer les aménagements du territoire en lien avec les collectivités, les communes et les habitants qui ont un rôle à jouer.





Liste de présence :

Adrian QUERAJAZU – Chargé de Mission Logement Mission Locale Héloïse MASCLET - Lee Sormea

Date: 17/10/2022 en visioconférence

La Mission Locale

Adrian QUERAJAZU est à la Mission Locale depuis Décembre 2021 et est chargé de mission logement et pilote de la première partie de l'étude « 1 Jeune, 1 Logement, 1 Avenir ».

Pouvez-vous nous expliquer le rôle de la mission locale sur le SCoT de la Bresse bourguignonne et la CC BLI ?

La mission locale vise à aider les jeunes sortis du système scolaire à avoir accès principalement :

- A l'emploi ;
- A la formation;
- A la mobilité ;
- Au permis de conduire : (le système français est une réelle contrainte pour les jeunes qui souhaite pouvoir se déplacer : code de la route qui n'est pas adapté à tous les profils, notamment les personnes dyslexiques ou les étrangers. Ce problème est équivalent pour les permis PL).

La Mission Locale intervient sur les 4 collectivités de la Bresse Bourguignonne.

Quels sont les enjeux pour vous en termes de mobilité?

La jeune génération est difficile à comprendre et n'est pas forcément ouverte aux compromis pour faire de l'intermodalité ou encore s'éloigner. Leur besoin en mobilité ou encore en logement est peu perceptible. Il s'agit d'un enjeu important pour proposer des solutions et services intéressants.

Réfléchir à la mise en place de solutions vélos (services et infrastructures) qui peuvent être un moyen alternatif aux jeunes pour se déplacer. Si des aménagements ne peuvent être envisagés sur des parcelles publiques, pourquoi ne pas impliquer les privés ? De plus, plusieurs financements voient le jour. Il faut alors se saisir du sujet dès à présent pour ne pas manquer les subventions, qui évoluent rapidement.

Pouvez-vous nous expliquer plus en détail le programme « 1 jeune, 1 logement, 1 avenir » ?

Une étude est aujourd'hui menée par un BE sur ce programme qui intervient à la suite d'un appel à projet sur la mobilité et non le logement mais qui a été adapté pour répondre à la problématique des emplois éloignés des lieux de résidence.





Il est attendu de cette étude d'avoir des éléments à la fois qualitatif et quantitatif avec un programme d'action qui aille au-delà des simples constats.

L'étude est rythmée par 2 grandes étapes :

- Un état des lieux/ Diagnostic :
 - o Enquêtes et entretiens auprès de 3 cibles :
 - Les acteurs socioéconomiques et les associations. Peu de participation des entreprises malgré une forte relance (75 réponses). Les entreprises ont du mal à percevoir l'intérêt de travailler sur les mobilités alors qu'ils en sont le premier acteur. La Mission Locale souhaiterait pouvoir réunir tous les acteurs du développement territoriale autour d'une table avec les communes pour travailler ensemble sur des actions et arriver à un consensus. Et également parler d'expérimentations possibles à mener à moindres coûts (exemple : installer une TinyHouse à proximité des entreprises).
 - Bresse Initiative est considéré comme un partenaire incontournable.
 - Les communes : 70 des 83 communes ont répondu. L'échantillon est exhaustif mais pas toutes les communes ont répondu. De nombreuses relances ont également été faites pour collecter l'information. Une contradiction réelle existe sur le territoire entre le discours et les actes. Beaucoup de communes se disent prêtes à s'engager sur des sujets comme le logement ou la mobilité mais peu d'action sont visibles.
 - Les jeunes pour faire l'état des lieux des logements disponibles et adaptés pour eux. C'est un public qui n'est pas simple à mobiliser (0 réponses à l'enquête en ligne malgré un effort de communication sur les réseaux sociaux). Ils ne sont pas intéressés par le sujet ou ne se sentent pas impliqués de la bonne manière. Après un changement de méthodologie avec des interviews physiques : 75 réponses furent obtenues mais qui ne représentent pas l'exhaustivité du territoire.

Aujourd'hui le diagnostic proposé ne donne pas satisfaction à la Mission Locale qui regrette le manque de croisement des données, de prospectives....

 Fiches actions et programmation : (cette partie devait être pilotée par BLI mais la Mission Locale est encore en travail dessus). Aujourd'hui le travail sur les fiches actions devrait être initié.

L'étude se positionne sur 15 actions qui se divisent en 3 catégories :

- Diversification de l'offre en logement
- Accompagnement des jeunes
- Développement territorial

Cette étude se doit de travailler pour le bien commun.





Quels sont les besoins en mobilité identifiés par vos adhérents ?

La mobilité sur le territoire est transversale avec l'accès au logement. Ce sont deux problématiques à travailler en parallèle et à associer. Les acteurs doivent pouvoir se rencontrer pour échanger et construire ensemble.

La mobilité est un sujet qui concentre beaucoup d'attente et qui fait beaucoup parler aujourd'hui sans forcément amener à la construction d'action alors que c'est l'un des leviers pour l'accès à l'emploi, à la formation...

L'accès à la formation est un point dur du territoire car il rencontre une jeunesse parfois éloignée du système scolaire, à la fois intellectuellement mais aussi géographique. Le territoire ne possède pas d'établissement d'enseignement secondaire.

Ces constats sont renforcés par le manque de TC sur le territoire. Les lignes actuellement en place semblent peu utilisées. Se pose la question de réinterroger l'offre, de rajouter des lignes (efficace ?), de commercer en premier lieu par la sensibilisation à l'usage des TC... Il peut être envisagé de faire des expérimentations à moindres coûts et risques sur du TC qui aujourd'hui est contraint par les caractéristiques du territoire qui ne lui sont pas favorables. La voiture est devenue une obligation pour se déplacer.

Comment percevez-vous l'action de la CC BLI?

Le rythme de vie et les problématiques du territoire sont spécifiques et différents dans ce type de collectivité que ce que l'on peut voir en milieu périurbain.

BLI est la collectivité la plus avancée des 4 collectivités du Pays de la Bresse bourguignonne malgré le fait qu'elle cumule du retard sur la question des mobilités selon l'interlocuteur. Elle reste toutefois, la première à s'être saisie du sujet et à mettre en place de premières actions, ce qui peut créer des tensions avec ses voisins.

Les autres collectivités ne se saisissent pas forcément du sujet de la mobilité et reste passives. Une certaine attente sur BLI est ressentie pour mettre en place des actions et avoir un premier retour d'expérience avant d'envisager de s'intégrer dans un processus de développement des mobilités et de les tester. Selon l'interlocuteur, les solutions de mobilités proposées par BLI et la Mission Mobilité sont mal articulées. Il est intéressant de coordonner les actions, même si le territoire d'intervention est différent.

Avez-vous des attentes particulières du plan de mobilité simplifié de la CC BLI ?

Expérimenter et mettre en place des solutions alternatives pour le logement et la mobilité au niveau local :

- Mettre en place un covoiturage organisé pour donner confiance aux usagers avec un système de récompense via une application mobile.
- Articuler et accorder le matériel roulant de chacun pour permettre de desservir l'ensemble du territoire du Pays de la Bresse bourguignonne. Il peut s'agir à la fois des navettes





publiques mais aussi des véhicules de particuliers. Il est important de trouver un élément sécurisant pour les usagers ou les particuliers (assurance, application...).

- Assurer une communication massive et impactante des services existants et futurs.
- Retravailler les offres de TC et TAD : Ouvrir la cible, plus de fréquence et d'horaire...
- Sensibiliser tous les publics à l'AutoStop pour que sans attendre de récompense, l'entraide fasse foi.

Il y a un fort potentiel à développer des services mobilités sur BLI et rendre attractif le territoire à la fois d'un point de vue économique mais aussi pour la qualité de vie (logement, mobilité...).





Liste de présence :

Thierry LOPES – Directeur Mission Mobilité Héloïse MASCLET - Lee Sormea

Date: 14/10/2022 en visioconférence

La Mission Mobilité

Pouvez-vous nous expliquer le rôle de la mission mobilité sur le SCoT de la Bresse bourguignonne et la CC BLI ?

Thierry Lopès est salarié depuis 11 ans à la mission mobilité. En 2006, la structure était portée par la Mission Locale mais en 2009 pour des raisons d'indépendance de structure, l'association Mission Mobilité fut créée. Elle garde des liens forts avec la Mission Locale mais aussi d'autres structures comme Bresse Initiative, Pôle Emploi... C'est une structure associative de 15 personnes avec 2 salariés.

La mission mobilité est une association/ plateforme mobilité pourvoyeuse de services sur les 4 collectivités du Pays de la Bresse bourguignonne. Elle est créée à la suite du constat des difficultés de déplacement sur le territoire pour l'accès au travail, aux formations et aux services.

Ces difficultés avaient plusieurs origines comme le manque de TC ou l'insuffisance du TER pour se rendre sur les lieux d'emplois mais également le manque de moyen financier des ménages souvent composés d'ouvriers peu ou pas qualifiés, ou encore les freins cognitifs (difficultés d'utilisation du numérique pour naviguer sur les services Mobigo ou SNCF...), culturels (Vivre en local, peu d'habitude de déplacement dès l'enfance...) et psychologiques (peur d'aller loin...).

Le diagnostic du territoire a également montré de nombreux besoins en déplacement du fait de sa configuration avec un habitat dispersé et des zones d'activités centralisées sur quelques pôles : Louhans/Branges, Cuisery, Cuiseaux...

La Mission Mobilité permet alors de palier un manque de service public de mobilité avec les actions suivantes :

- Formation sur l'outil internet pour chercher les solutions de transport en ligne.
 Complexifié sur le territoire avec l'intermodalité quasi-indispensable pour se déplacer.
- Location de véhicules : service endémique de l'association :
 - Voitures
 - Scooter : Beaucoup de demande car le territoire s'y prête très bien par son absence de relief mais aussi car ce véhicule ne demande pas le permis.
 - o Vélo
 - VAE : flotte de 8 VAE en fort développement mais la question de l'usage se pose par le manque d'aménagement cyclables des routes. (Exemple Louhans : beaucoup de trafic et de PL).





- Voiturette: En cours de développement car représente une forte demande puisque l'utilisation se fait sans permis et présente un fort intérêt et regain de popularité auprès des jeunes.
- Services de TAD et TUS: Taxi à la demande complémentaire au TAD de BLI. Des associations et bénévoles prennent également en charge des déplacements, notamment sur l'accès aux services et plus précisément sur l'accès à la Santé (Croix-Rouge Mobilité, Secours Populaire...).
- Aide financière d'urgence pour l'achat de carburant ou les réparations d'un véhicule.
- Animation et développement local :
 - Autopartage
 - Covoiturage en entreprise
 - Autostop organisé : Transi Stop
 - □ Le problème reste l'animation de ce type de dispositif pour avoir une réelle utilisation
- Atelier type demandeurs d'emplois (travailler sur le périmètre de recherche d'emplois, calcul de déplacement...) ou encore ponctuellement des formations sur le code de la route.

Les bénéficiaires sont les habitants du Pays de la Bresse bourguignonne en difficultés de déplacement sans restriction de revenu mais plus en lien avec les publics fragiles et les personnes en précarité de l'emploi.

Pouvez-vous développer vos actions comme le Transi-Stop, le taxi à la demande ?

Transi-Stop est un service financé par le CD71 et d'autres organismes publics. Le service a reçu un bon accueil de la part des entreprises. L'utilisation du service s'essouffle à cause du Covid mais aussi du manque d'animation pour le faire vivre auprès des employeurs et employés (doit être quasi-quotidien). Ce service est à relancer via les PDME et l'ADEME.

La question du TAD ou plus précisément du Taxi à la demande pose des questions de mise en place :

- 1 ou plusieurs navettes
- Format Taxi
- Chauffeur bénévole
- Marché auprès d'un transporteur
- Transport en régie

Le TUS ne peut pas non plus remplacer un système de déplacement payant et formalisé à l'échelle du territoire.

Quels sont les enjeux pour vous en termes de mobilité sur le territoire de BLI ?

Les actions fortes sont en partie à développer sur les modes alternatifs à la voiture individuelle et les modes actifs. Avoir une synergie entre la voiture et les modes plus durables. Pour cela, il faut réussir à créer un cadre propice au développement et mettre en place les moyens nécessaires.





Les transports en commun ne semblent pas une solution viable sur le territoire (TC : peu performant, TER : peu satisfaisant), notamment à cause de la répartition des métiers dont une grande partie sont des emplois postés.

Il est important de proposer des solutions aux personnes en recherche d'emploi ou en précarité mobilité au regard du besoin (les personnes sont prêtes à tout pour se rendre au travail quitte à se mettre en danger).

La mobilité doit être pris comme un ensemble. La mobilité permet également l'accès à la santé, à la formation... La mobilité est également liée aux genres (Mobilité des femmes avec enfants ou sans emplois...).

La mobilité est également un enjeu à travailler pour l'accès aux services, aux loisirs (forte demande pour les jeunes, notamment le mercredi pour les activités extrascolaires), à la santé (les distances à parcourir sont longues pour accéder à un spécialiste ou un kiné...) et pour se rendre auprès de ses proches.

Pour finir, un des enjeux forts du territoire concernant la mobilité est d'avoir un système universel qui regroupe tous les acteurs et services mobilité. Il s'agit de ne pas dupliquer les structures porteuses de solutions ou d'avoir un référent commun qui centralise les besoins en trajet et redistribue aux structures porteuses.

Votre retour d'expérience sur vos actions mobilités ? (Location de véhicules, atelier mobilité, TAD)

Mission Mobilité rappelle qu'elle a une vision parcellaire de la mobilité puisqu'elle s'occupe principalement de la mobilité inclusive mais peut se poser aujourd'hui la possibilité d'ouvrir ses services à d'autres cibles, notamment les personnes âgées (Exemple Terres de Bresse : TAD pour les personnes âgées qui vont au-delà des frontières du territoire).

Les retours d'expériences sont à regarder suivant les solutions que propose la Mission Mobilité qui porte des actions court terme auprès de ses adhérents. Elle assure aux personnes en recherche d'emploi ou en accès à l'emploi d'avoir une solution de déplacement pour se rendre au travail mais ne garantit au-delà (par exemple l'embauche...). D'autant plus que les adhérents commencent le plus souvent par des missions d'intérimaires. Le retour d'expérience sur le court terme est concluant mais un retour d'expérience sur le long terme de l'insertion de l'adhérent ne dépend pas de la structure. Décrocher un CDI n'est pas seulement une question de mobilité, la pérennisation d'une situation professionnelle n'en dépend pas.

Avez-vous des besoins aujourd'hui en mobilité? Et à l'avenir?

Aujourd'hui la Mission Mobilité travaille sur les projets suivants :

- Ouverture de permanence à Cuisery et Pierre-de-Bresse en plus du siège de Louhans : être présent et au plus près des usagers apporte plus de chose.
- Démarrer un travail sur les mobilités avec les CC du territoire qui ont toutes pris la compétences AOM. Elle souhaite devenir actrice de la loi LOM, qui aujourd'hui tarde à se mettre en place sur la Bresse bourguignonne.





 Mise en place de location de voiturette : intéressant pour les personnes sans permis ou en difficulté pour obtenir le permis de conduire. C'est un véhicule qui a réalisé de grosses évolutions et qui intéresse aujourd'hui beaucoup les jeunes. Dans le cadre du dispositif FEDER, il espère pouvoir réfléchir à l'achat de voiturette électrique.

La Mission Mobilité porte également la volonté de travailler sur les modes de déplacement alternatif à la voiture individuelle :

- Mode doux et utilisation du vélo
- Covoiturage entreprise
- Auto-Stop organisé à revitaliser
 - ⇒ Candidature auprès de l'ADEME pour obtenir des financements pour recruter un chargé de mission dédié.

Au regard de l'augmentation de la capacité des services et l'arrivée des nouveaux petits services, se pose la question d'embaucher une nouvelle recrue car il ne faut tomber dans le paradoxe de ne plus pouvoir assumer les services premiers de l'association au détriment des appels à projets pour les modes alternatifs. Il faut avoir la capacité de continuer à fournir les services existants et quotidiens.

L'association fait également face à un manque de moyen financier pour répondre à la demande de location de véhicule, elle ne peut plus acheter de nouvelles voitures.

Selon la Mission Mobilité, beaucoup de choses sont possible à expérimenter en lien avec les entreprises et la mise en place de PDME : micro-transport, navette, covoiturage ... Exemple de l'association Intercommunal de Réinsertion qui met en place des mini-bus

La plateforme nationale DORA référence les services pour faciliter la vie des personnes en insertion. C'est un bon outil de visualisation des offres de transport.

Comment percevez-vous l'action de la CC BLI?

La Mission Mobilité est assez proche de BLI et travaille avec la CC. Elle se rapproche aujourd'hui des autres collectivités.

Elle a toutefois la volonté de travailler en collaboration sur les questions mobilité avec les CC et porte de fortes attentes sur la Région qui actuellement est peu visible sur les sujets et discussions. Mission Mobilité émet des réserves sur le rôle de la Région, elle indique qu'il ne faut que celle-ci renvoie toutes les missions sur les CC sans dotation.

Elle souhaiterait être un « outil » d'aide au développement des mobilités aux services des CC dans une cohérence territoriale partagée puisque les CC présentent des besoins en déplacement identiques. Il est nécessaire d'harmoniser les actions pour ne risquer l'incompréhension des





habitants des CC. Se pose aussi la fracture territoriale des communes des départements limitrophes tournées vers la Bresse bourguignonne.

BLI est perçue comme étant plus avancée que les autre CC sur le sujet des mobilités du fait de sa taille. Le PDMS de BLI pourrait susciter l'intérêt des autres collectivités.

Avez-vous des attentes particulières du plan de mobilité simplifié de la CC BLI ?

Mission Mobilité souhaite être associée au PDMS, notamment pour être force de proposition.

Elle est ouverte aux évolutions et souhaite que les actions soient en accord avec la cohérence territoriale à l'échelle du pays de la Bresse bourguignonne sans dupliquer les organismes et remettre en question le « qui fait quoi ».





Liste de présence :

Mélodie VINCENT JANIN – Directrice de l'Office de Tourisme de la Bresse bourguignonne Alizée BELTRANO - Lee Sormea Héloïse MASCLET - Lee Sormea

Date: 06/10/2022 en présentiel

L'office de Tourisme

L'Office de Tourisme (OT) agit sur l'ensemble du syndicat mixte de la Bresse Bourguignonne, soit sur les quatre collectivités. Le siège est à Louhans ville principale du territoire et haut lieu touristique avec son marché, les arcades, l'hôtel dieu avec son apothicaire et ses musées. La seille également mais plutôt saisonnier.

Les pôles d'attractivités touristiques de la CC BLI?

- La ville de Louhans est pôle d'attractivité touristique majeur grâce à :
 - o Son marché
 - o L'Hôtel Dieu et son apothicairerie
 - Ses arcades
 - Ses musées
- o La Seille est aussi un haut lieu touristique du territoire très fréquenté en saison.
- La commune de Cuiseaux est aussi considérée comme un lieu touristique important qui accueille un bureau d'information touristique. C'est une cité à caractère médiéval aussi connue pour ses peintres, sa biennale d'art...
- La zone de Louvarel est une base nautique gérée par BLI qui attire beaucoup de monde pour les loisirs mais aussi en haute saison. C'est un lieu de baignade et de pêche.
 Le camping 4 étoiles « Yellow Village » est un hébergement touristique très fréquenté, notamment par les touristes étrangers.
- o Le circuit automobile de Bresse attire des personnes dans des hébergements alentour.
- Sainte-Croix-en-Bresse est le village de l'épouse de D'Artagnan qui organise des évènements en lien avec cette thématique. C'est un village également sur un grand itinéraire équestre, très bien avancé avec des points de balisage en cours et à venir.
- Le Tourisme fluviale est également un fort enjeu pour le territoire, notamment sur les communes de Louhans et Branges (voie verte, chemin de Halage, la Seille)
 Projet de territoire cyclo-pédestre pour lier Louhans à La Truchère aux abords de la Seille pour rejoindre la Voie Bleue. Etude environnementale en cours portée par la CC Terres de Bresse en association avec les communes de BLI concernées : Louhans, Branges, Sornay...
- Ferme des petits bois : 25 000 visiteurs en haute saison : animaux + jeux pour enfants. C'est un lieu agréable pour des sorties en famille.
- D'autres lieux sur le territoire présentent un attrait touristique comme les 2 musées à Saint-Usuge...
- o La voie verte de Chalon-sur-Saône et Lons-le-Saunier est un axe fort pour le cyclotourisme.





Points à l'extérieur du territoire :

- o Pierre-de-Bresse : site important avec le seul château visitable du territoire
- o Baignade biologique de Saint-Sauveur.
- Cuisery : pôle touristique proche de Tournus

Les itinéraires cyclables et leur développement ? Un usage pour les flux domicile-travail est -il envisageable ?

Développement souhaité du cyclotourisme (+cyclosportif).

Des circuits sont proposés mais pas balisés (cf. Carte de l'OT). Ce manque n'est pas un frein pour les sportifs mais l'est pour les familles qui pratique le vélo de loisir et les touristes. Un souhait de baliser ces itinéraires est soumis par l'OT. Une vraie réflexion est à mener pour travailler également en lien avec les autres collectivités. Réussir à avoir à terme des itinéraires balisés et sécurisés sur une bonne partie des tronçons identifiés.

Une section de la voie verte est partagée sur des routes secondaires entre Juif et Saint-Etienne.

Une traversée permet également de rejoindre le Jura par la Voie Verte.

Un itinéraire Euro vélo 6 est aussi à proximité du territoire qui permet de relier Chalon à Verdun.

Il y a un manque d'itinéraire sécurisé pour parcourir le territoire du Nord au Sud, notamment pour rejoindre la base nautique du Louvarel et rejoindre l'itinéraire de La Traverse sur la CA3B (Ain).

Les mobilités douces sont un axe fort de développement du tourisme ainsi que l'éco-tourisme.

Les problématiques vélos relevées par l'Office de Tourisme sur le territoire sont les suivantes :

- Route de Chalon : très passante pour la pratique du vélo mais aussi l'utilisation des 2RM. Beaucoup de camions pour se rendre sur Simard.
- Axe (RD972) vers Cuiseaux : pas d'itinéraire dédié et pas de liaison bis possible car des rivières sont à enjamber. C'est une route à fort trafic PL camion avec la proximité de l'autoroute et d'entreprises.
- Pas de stationnement sécurisé, ni de lieu pour entretenir son vélo (station de gonflage, petit outillage, matériel de dépannage, distributeur de chambres à air...).
- Pas de recharges pour VAE avec une halte de repos pour recharger en toute sécurité.
- Pas de services vélo à Cuiseaux aujourd'hui alors que la pratique y est intéressante avec des besoins différents grâce à la proximité des contreforts du Jura.
- Pas de loueur ni de réparateur (lieu pour réparer son vélo ou faire des haltes vélos...).

Esplanade de la libération : stationnement très utilisé.

L'office de Tourisme et le Musée du vélo à Tournus sont labélisés « accueil vélo ». En réflexion sur d'autres musées. Souhait de l'OT de voir certains hébergements passer en label « Accueil Vélo ».





Des besoins en stationnement sont-ils ressentis sur le territoire?

- O Du point de vue de l'habitant : pas assez de stationnement surtout le lundi.
- O Du point de vue du Touriste : le territoire est bien pourvu en stationnement, notamment gratuit à proximité du centre-ville, sauf lundi matin en saison avec le marché.
- o Remarque des touristes : La circulation sur les arcades.
- Certaines rues payantes (rue des Arcades, place Saint-Jean...), gratuit ou en zone bleue.

Le tourisme fluvial est-il un enjeu ? Développer des liaisons fluviales est-il pressenti comme un enjeu ou un besoin ?

La Seille est un lieu important et très fréquentée mais le tourisme fluvial a été freiné par la Covid qui a restreint la clientèle étrangère. C'est une rivière très appréciée des plaisanciers pour son environnement et l'une des plus fréquentée de la région, notamment par l'écluse de La Truchère. Cadre et linéarité de la rivière qui sont un attrait fort du territoire.

Il existe 3 loueurs de bateaux habitables sur la seille

Fréquentation en augmentation à la suite du Covid. C'est une clientèle importante pour le territoire car elle consomme en local.

2022 : la sècheresse a également pu freiner un peu la fréquentation mais cette année a vu les touristes étrangers revenir.

Un contrat de développement fluvestre de la Seille existe entre le Syndicat Mixte et la Région pour les canaux et activités. C'est un projet phare sur 2015/2020. Une réflexion pour la suite du contrat est en cours.

Camping-car et Bateaux le dimanche soir au bord de la Seille pour le marché de Louhans du lundi.

Un itinéraire vélo est très demandé entre La Truchère et Louhans au bord de la Seille pour visiter Louhans qui n'est aujourd'hui pas aménagé sur la totalité de l'itinéraire qui permet aussi un lien avec le Jura.

Quel est le retour concernant la location de vélo à l'office du tourisme ?

2 années de Test du service :

En juillet 2021, début tardif de l'opération => Très peu de location avec un logiciel qui de réservation et de caution peu optimal.

En 2022 : 2 VAE et 1 vélo classique à la location à l'OT et d'autres à la location chez un prestataire si la réservation été effectuée à l'avance => 33 contrats pour 80 vélos de loués : essentiellement par des personnes en séjours, peu de locaux.





Des services vélos sont-ils identifiés comme manquantes par les touristes et les habitants ?

- Borne de recharge sur le territoire et les hauts lieux touristiques. L'OT propose de recharger les batteries des vélos dans le cadre de « Accueil Vélo » mais les utilisateurs souhaiteraient avoir accès à des bornes en libre-service.
- Stationnements vélo en raque peu satisfaisants pour les touristes.
- o Peu d'abris également.

Les nuitées d'hôtels, fréquentation?

Le territoire est pourvu de beaucoup d'hébergements meublés.

Le Camping de Louvarel est le principal hébergeur du territoire.

Une plateforme de taxe de séjour est à venir en 2023 pour savoir le nombre de nuitées exact.

Plusieurs aires de Camping-Car parcourent le territoire : Louhans (bien apprécié et fréquenté), Sornay, Bantanges, Sainte-Croix, Cuiseaux, Champagnat, Beaurepaire en Bresse... L'aire de Louhans fait partie du réseau détour de France : très appréciée des camping cariste en bord de Seille.

Comment percevez-vous l'action de la CC BLI?

La collectivité est considérée comme active sur le dossier du tourisme. L'enjeu a été identifié très tôt et est partagé par les élus.

Elle est la plus avancée du Pays de la Bresse bourguignonne.

Louhans a bien développé ses itinéraires vélos.

Avez-vous des attentes particulières du plan de mobilité simplifié de la CC BLI ?

Malgré la proactivité de la CC, il reste des choses à développer en lien avec le vélo.

L'idéal est d'avoir une politique à l'échelle des 4 communautés de communes de la Bresse bourguignonne qui porte une vision partagée des aménagements et des services à mettre en œuvre et du tourisme de manière générale.





Interviews

Liste de présence :

- Brigitte MONNET CC Porte du Jura Vice-Présidente en charge des actions sociales
- Marie THIZY CC Porte du Jura Animatrice de l'espace de vie sociale
- Héloïse MASCLET Lee Sormea Prestataire

Date: 13/02/2023

EPCI voisins

Pouvez-vous nous présenter votre territoire en quelques mots ?

La CC Porte du Jura a pris la compétence mobilité mais ne l'exerce pas aujourd'hui. Les 6 blocs de compétences ne sont pas connus des interlocutrices.

Porte du Jura représente environ 10 500 habitants répartis sur 17 communes.

C'est un territoire en longueur avec de longues distances entre le nord et le sud. Il n'y a pas de ville sur le territoire, seuls des centres-bourgs que sont Saint-Amour, Cousance et Beaufort-Orbagna situés le long de la RD1083, axe structurant de la CC.

Ces 3 communes concentrent les services de la CC dont deux Maisons France Services à Saint-Amour et Beaufort qui assure également des permanences dans les autres communes de la CC.

Le territoire présente deux typologies différentes :

- L'Ouest: développement autour de la RD1083 avec les 3 centres-bourgs de la CC
- L'Est : espace viticole avec le 1^{er} plateau jurassien tourné vers l'Ain
- Le Nord : communes tournées vers Lons-le-Saunier
- Le Sud : communes tournées vers Bourg-en-Bresse

Porte du Jura est limitrophe avec deux Départements de deux Régions différentes. Le CD71 sous l'égide de la même région BFC et le CD01 sous région AURA.

Porte du Jura est un territoire fortement dépendant à la voiture.

Porte du Jura ne porte pas de gros projets structurants sur son territoire car elle est contrainte par la loi ZAN. Certaines extensions de zones d'activités sont prévues sur des parcelles déjà délimitées. Une installation commerciale est prévue à Saint-Amour.

La CC présente la RD1083 comme son armature de déplacement qui engendre un fort trafic PL dont du transport exceptionnel en substitution de l'Autoroute. Le stationnement présente des nuisances





à la marge. Le trafic de transit PL est un réel problème sur le territoire avec des ZA qui draine un peu de trafic dont Véria.

La commune de Saint-Amour est sous un programme de revitalisation des bourgs centres.

Quelles sont les solutions de transports collectifs existantes ?

Il existe trois solutions de transport aujourd'hui accessible pour les habitants de Porte du Jura :

- Le TER avec la ligne Lyon <->Lons-le-Saunier qui dessert deux gares du territoire, Saint-Amour et Cousance. C'est un service qui fonctionne très bien. Chacune des gares possèdent un parking, celui de Saint-Amour est saturé et celui de Cousance jugé trop petit. Il n'existe plus de guichet, ni de borne d'achat de billet sur ces deux gares, ce qui complique l'accès à ce moyen de transport pour les personnes les plus fragiles et les plus isolées. Les habitants de Porte du Jura qui ne peuvent pas acheter leur billet en ligne se retrouve à devoir payer des titres de transport dans les trains à un tarif majoré.
- Le transport scolaire régie par la Région BFC. Ces bus sont également ouverts aux usages commerciaux. Il s'agit d'une spécificité anciennement négociée avec le CD39 lorsque celuici avait la compétence et n'a pas été remis en question lors du transfert à la Région. C'est un service indispensable au territoire que la collectivité souhaite à tout prix sauvegarder.
- Les cars Région avec la ligne LR303 qui dessert la collectivité depuis la RD1083 et qui laisse peu de perspective de rabattement pour les communes excentrées.
 Des essais de transport par la Région n'ont pas fonctionné pour desservir les services pour les populations plus lointaines.

Avez-vous des aménagements cyclables ? Proposez-vous des services pour l'utilisation du vélo ?

La topographie de la collectivité ne permet pas de développer la pratique cyclable, le fort dénivelé, la linéarité des routes sont des obstacles à résorber. Les départementales sont peu aménageables avec des trafics importants.

Le tourisme à vélo ne ressort pas non plus sur le territoire. Un travail de fond est en cours avec le CD39 pour développer la pratique mais aucun aménagement ou développement à court terme est prévu. Le lieu aujourd'hui ciblé est la Caborde.

Avez-vous des parkings de covoiturage?

1 aire formalisée est visible sur le territoire à Balanod. Elle semble fréquentée.

L'aire de la Caborde est une aire informelle, premièrement dédiée au camping-car.

Etes-vous doté d'un plan de mobilité ? Si oui, avez-vous identifié des enjeux particuliers ? Avez-vous identifié des actions ?





Porte du Jura identifie un enjeu majeur en lien avec une réflexion autour de la mobilité : la mobilité des personnes en situation de précarité ou des jeunes en recherche d'emploi qui n'ont pas accès à différents moyens de transport.

La mobilité sur la transversale Est/Ouest est le second enjeu de la CC.

La problématique des personnes âgées ne ressort pas sur le territoire, peu de demande sont visibles pour développer des services. La solidarité entre voisins étant le premier levier du territoire pour ce public.

Le numérique est un enjeu pour certaine population, notamment les personnes âgées. Elles se retrouvent alors encore plus isolées et dépendantes. Ces personnes vulnérables sont d'autant plus mises en difficulté pour l'accès à la mobilité.

La CC a développé, il y a quelques années, des marchés de producteur au sein des communes. Le retour d'expérience montre que ce service ne fonctionnait pas à cause de la dépendance des populations à la voiture.

Avez-vous des données sur les pratiques de déplacement de votre territoire vers la CC BLI ou inversement ?

Il existe des interactions avec la commune de Cuiseaux, notamment pour l'accès des enfants à la ludothèque. Une convention a été signée entre les deux parties pour garantir l'accès à ce service.

Cuiseaux est également un lieu d'échange pour l'emploi entre les deux CC.

Cuiseaux porte également en partenariat avec Cousance le forum de l'emploi, une année sur deux.

Des contacts étroits sont également visibles entre les deux missions locales, des passerelles de développement sont à creuser pour les jeunes et les emplois entre les deux CC.

La DDT avait lancé il a plusieurs années une étude avec des cartes sur les flux d'échanges domiciletravail entre les CC. Madame Monnet nous transmet l'étude dès que possible.

Avez-vous des demandes spécifiques d'habitants de votre territoire pour desservir des services / lieux sur la CC BLI ?

La CC confirme que le besoin de se rendre à Louhans est présent, notamment pour les jeunes du lycée professionnel qui ont des moyens de transports limités. La CC porte un projet d'hébergement en plus de l'internat sur son territoire.

Avez-vous identifié des enjeux particuliers ou des idées pour améliorer la liaison entre votre territoire et la CC BLI ?

Porte du Jura se saisit du sujet de la mobilité dans un futur proche. Il serait intéressant qu'un travail fasse ressortir les problématiques des habitants de BLI pour se rendre sur Porte du Jura.





Il est important de partager les enjeux entre les territoires qui sont tous les deux ruraux.
La ruralité des territoires mérite d'étudier les services en itinérance.





Région Bourgogne-Franche-Comté

Adèle Faure – Chargée de mission Animatrice des mobilités

Il y a 3 animatrices des mobilités sur la Région Bourgogne Franche-Comté (BFC) qui sont réparties territorialement.

Après la sortie de la loi LOM, le Vice-Président en charge des mobilités a voulu dès janvier 2020 commencer à travailler sur le dessin des bassins de mobilités. En 2020, des concertations ont été organisées entre le conseil départemental, les territoires, la Région pour dessiner les bassins. En 2021, une carte a abouti constituée de 35 bassins de mobilités. Le choix a été fait de séparer les agglomérations urbaines des bassins de mobilités ruraux de sorte qu'il y ait des bassins avec uniquement une agglomération et des bassins uniquement ruraux. En effet, les problématiques des agglomérations et des territoires ruraux sont très différentes et méritent séparation. A la suite de la création de ces bassins et ce depuis 2021, des réunions par bassins de mobilités sont organisées en BFC.

Par ailleurs, la Région effectue avec ces bassins des contrats opérationnels de mobilité (COM) et des conventions territoriales d'exercice concerté de la compétence (CTEC). La Région se focalise prioritairement sur les COM. Il est à noter que la prise de la compétence Mobilité de la plupart des communautés de communes a impulsé des dynamiques fortes dans les territoires. La Région veut se servir de ces dynamiques pour rebondir sur celles-ci et construire les documents réglementaires. Au niveau de la Région, le contrat est sur 3 ans comprenant une évaluation à mi-parcours comme imposé par la loi. Une spécificité en BFC est l'introduction du comité des partenaires qui a amené de multiples retours des territoires concernant l'opportunité de créer des comités des partenaires plutôt à l'échelle du territoire que du bassin de Région. BFC a ainsi proposé de d'abord créer un comité de partenaires à l'échelle du bassin puis, si le territoire ne trouve pas sa place dans ce comité pour diverses raisons, que le territoire crée son propre comité en complément du comité régional.

Quelles sont vos compétences en matière de transport et de mobilité concernant le territoire de la CC BLI ? (Les cars Région, le TER, autres ?) et concernant les territoires limitrophes à la CC BLI ?

La Région est responsable des transports interurbains, des transports scolaires et du TER. La CC BLI est quant à elle responsable des services sur son ressort territorial. Si la communauté de communes demande une compétence (TAD, scolaire, etc...), la CC prend l'intégralité de la compétence. Tant que la CC ne demande pas celle-ci, BFC continue d'organiser. La région est chef de file de la mobilité, elle doit coordonner les AOM et les acteurs au-delà des ressorts territoriaux de chaque territoire.

Il est à noter que la plupart des CC proches géographiquement de la CC BLI sont AOM.

Les cars Région :

3 lignes sur le territoire : ligne 703 (LOUHANS ST-GERMAIN-DU-PLAIN CHALON/SAÔNE), la ligne 713 (LOUHANS TOURNUS) et la ligne 717 (LONS-LE-SAUNIER LOUHANS)





Ces lignes de transport sont-elles beaucoup fréquentées ? Avez-vous des données sur leur fréquentation pour savoir qui les utilise, pour quel motif et pour quels OD ?

La région possède les données de fréquentations mais à priori pas des motifs d'utilisation. Il est cependant possible de distinguer les scolaires, des commerciaux. Pour récupérer ces données, il est nécessaire de faire un courrier à la présidente de la Région qui inclut toutes les demandes (données fréquentations lignes, données fréquentation abri à vélo, TER, ...).

Est-ce que les lignes de cars sont plutôt utilisées pour réaliser des trajets en interne à BLI ou depuis BLI vers l'extérieur ou de l'extérieur vers BLI ?

Y a-t-il des problématiques particulières sur ces lignes ? Avez-vous des remontées d'usagers habitant sur la BLI qui seraient mécontents ? Des évolutions sont-elles envisagées ?

Pas d'informations.

Pour le TAD, nous pouvons envoyer un mail avec les questions qu'ADELE FAURE va transférer à l'unité territoriale à Macon qui gère le TAD et le transport routier (commun et scolaire). Nous pouvons les associer sans problème si besoin.

Le TER:

1 gare sur la CC BLI : Louhans, desservie par la ligne Bourg-en-Bresse <-> Dijon

La ligne TER est-elle beaucoup fréquentée ? Avez-vous des données de fréquentation pour savoir qui les utilise, pour quel motif et pour quels OD ?

Y a-t-il des problématiques particulières sur la ligne TER ? Avez-vous des remontées d'usagers habitant sur la CC BLI qui seraient mécontents ?

Des projets à court, moyen et long terme sont-ils envisagés sur cet axe ferroviaire et son exploitation?

Autres:

Développez-vous des projets de covoiturages à proximité de la CC BLI ? Des besoins vous ont-ils été relevés ?

Il existe deux outils proposés par la Région :

- Une plateforme de mise en relation covoiturage
- Un service de lignes covoiturage conventionné en expérimentation (pour l'instant pas en Saône et Loire)





Pour la plateforme, l'objectif était d'avoir un seul outil au niveau de la Région. Celle-ci a pris en charge le développement technique de l'outil pour que le territoire n'ait « qu'à » animer localement. Il s'est trouvé que chaque CC avait envie de développer son outil mais il y aurait existé des ruptures d'un territoire à l'autre. L'objectif de la Région est de couvrir tout le territoire de la BFC avec une plateforme unique pour qu'ensuite, dans l'éventualité où la CC veut promouvoir le covoiturage, que la CC n'ait plus qu'à animer : affiches, promotion dans les entreprises...

Pour s'en saisir, les territoires doivent créer une communauté. A défaut d'avoir leur plateforme propre, ils ont une communauté. Tous les itinéraires proposés dans la communauté de la CC sont visibles sur la plateforme pour tous mais la CC peut ajouter son propre logo, intégrer le module dans son site internet via des widgets.

La CC peut aussi créer des évènements sur la plateforme autour d'un événement d'envergure sur le territoire : on peut donc créer un évènement sur la plateforme pour que le public voit les trajets proposés. Aujourd'hui, les CC commencent à se saisir de l'outil communauté car il permet de communiquer sans avoir d'évènements spécifiques.

A titre d'exemple, dans le Clunisois a été portée la démarche via la création d'une dynamique propre. La démarche est au stade de la genèse pour la plupart des autres CC.

Il n'y a aucun frais à payer à la Région, tout est porté par celle-ci.

A noter : une communauté peut également être à une échelle de ZA, pas forcément une CC. Pratiquement, un référent est désigné pour la communauté qui envoie un mail à la Région. La promotion, communication est faite, puis chaque personne vient s'inscrire à la communauté et c'est le référent qui valide individuellement. Ces référents voient de manière privilégiée les trajets proposés. Chaque personne peut proposer un trajet d'une communauté vers une autre, mettre en relation des gens qui ont un point commun. Ce principe de communauté a été créé car certaines personnes peuvent craindre de covoiturer avec des inconnus. Une entreprise peut par exemple créer une communauté pour que les salariés ne covoiturent qu'avec des collègues.

Aire de covoiturage : sur la plateforme, il y a une carte avec les aires qui s'appuie sur la base nationale des aires de covoiturage. La carte est mise à jour deux fois par an.

Il existe parallèlement un plan régional des aires de covoiturage qui a été suspendu pour 2023 pour des contraintes budgétaires. Adèle FAURE nous l'enverra. Celui-ci a débuté en octobre 2020. Etant donné qu'il s'agit d'un plan régional, ce sont évidemment les aires d'intérêts régionaux qui ont été identifiées. Les enjeux divergent parfois entre la région et les territoires locaux.

PEM: La Région intervient parfois financièrement dans les aménagements des PEM mais ne les portent pas généralement. Il n'y a à priori pas de projet pour la CC BLI. La Région peut intervenir avec des financements sur des sujets spécifiques mais dans le cas des PEM, il y a beaucoup de thématiques qui peuvent faire intervenir les financements de la Région.

Quelles dispositions de la part de la Région pour les carburants alternatifs ?





Borne IRVE: Le sujet est méconnu. Il y a eu un questionnaire lancé par la Région il y a peu pour identifier les besoins.

Hydrogène: il y aurait des dynamiques au niveau de la Région mais le sujet est méconnu. A priori dans le mâconnais, assez dynamique dans l'hydrogène.

GNV: dans le cadre du PAIR, politique d'avitaillement gaz naturel et biocarburants, en 2020/2021, des dynamiques ont été lancées mais pas sûr que ce soit encore d'actualité. Malheureusement, beaucoup de financements par la Région ont été coupés à la suite de la crise de l'énergie. Il y a eu des dynamiques mais cela ne veut pas dire qu'il y en ait encore maintenant.

Le PAIR, pouvez-vous nous en dire plus et nous l'expliciter? Des projets à venir sur la CC BLI?

Notre interlocutrice ne connait pas le sujet étant donné que les dynamiques ne sont pas liées. Adèle FAURE nous donnera le nom de sa collègue en charge.

Avez-vous connaissance de projets futurs à proximité ou sur le territoire de la CC BLI?

Informations issues de 2021 en comité bassins de mobilité :

- Projet de création de tiers-lieux (zone de coworking) avec BI,
- Distribution à domicile pour les personnes précaires, création d'une maison de services,
- Terres de Bresse : perspectives d'aménagements d'aires de covoiturage
- Identification des problématiques des centres d'apprentissages évoquées pendant la réunion

En parallèle, la Région avait contacté l'OT de Louhans pour vendre des titres MOBIGO à l'OT. La démarche ne s'est pas poursuivie.

Avez-vous des attentes particulières du plan de mobilité simplifié de la CC BLI ?

- Essayer de porter la plateforme de covoiturage (à noter : pas de données pour l'instant / REX)
- Travail sur contrat opérationnel de mobilité en cours donc il serait intéressant que les documents se répondent et soient cohérents. Il serait souhaitable de travailler ensemble.

Lee Sormea envoie le planning plus précis des échéances du projet PDMS.

Pour information : Comité des partenaires - Délibération en février, transmission des différents éléments à la suite.





Liste de présence :

Dorothée DION – Chargée de Mission SCoT Syndicat Mixte de la Bresse bourguignonne Alizée BELTRANO - Lee Sormea Héloïse MASCLET - Lee Sormea

Date: 07/10/2022 en présentiel

Syndicat Mixte de la Bresse bourguignonne

Rappel : qu'est-ce que le Syndicat Mixte de la Bresse bourguignonne ? Comment a été mis en œuvre ce document de planification (choix de l'échelle du territoire concerné, concertation entre les différentes collectivités...) ?

C'est une structure de collectivité territoriale sur les 4 communautés de communes de Bresse bourguignonne. BLI est la plus importante des CC avec Terre de Bresse, les 2 autres sont plus petites. La structure agit donc sur 88 communes et près de 70 000 habitants.

Madame Dion a rejoint le syndicat mixte en 2015.

La structure a dans un premier temps été créée pour porter un office de tourisme de Pays en 2012. En 2013/2014 la structure porte le SCOT et intègre le Pays de la Bresse Bourguignonne, qui au début était une association qui portait le programme Leader, avec des contrats avec la Région et l'Etat. Elle portait une partie du développement local.

Le Syndicat Mixte porte la candidature Leader puisque qu'il est GAL (Groupe d'Action Locale), donc la structure locale porte le Leader (financement européen). La structure présélectionne les projets pour les communes qui souhaitent accéder aux financements.

Les financements européens du Leader fonctionnent suivant des thématiques :

- 2014/2020 : Transition énergétique
- 2021/2026 : Adaptation aux changements climatiques

Contrat local de santé depuis 2017 en lien avec l'ARS (poste financé à la fois par l'ARS et la Région). C'est un projet qui consiste dans un premier temps à faire un diagnostic sur la santé au sein du territoire suivant des thèmes :

- L'accès aux soins,
- Santé environnementale,
- Santé mentale,
- o Handicap,
- Le logement et la précarité...
 - Signé en 2020 avec la Région et l'ARS => Travaille beaucoup aujourd'hui sur la santé environnementale en lien avec le Scot qui fait lien avec l'attractivité et la mobilité.
 - La santé est aujourd'hui vue par les élus via le prisme du désert médical et du manque de médecins.





Le Syndicat Mixte porte aussi plein de petits projets : instruction des PC (sur 50 communes), projet de PNR, projet alimentaire territorial (début du diagnostic et l'orientation stratégique en cours).

Volet tourisme : OT en EPIC => aujourd'hui il devrait intégrer les services du syndicat.

La structure est portée par 10/11 personnes. Anthony VADOT est le président du syndicat.

L'Elu en charge du SCOT sur l'étude du PAT et du PNR est Didier LAURENCY.

Le rôle transversal du syndicat est d'accompagner et faire de l'ingénierie auprès des communes en aménagement du territoire, intervention dans les communes sur les aspects réglementaires (aide à la rédaction des DCE, explication PLU...) => Important pour les communes d'avoir accès à ce soutien technique.

Développement local : beaucoup d'animation auprès des communes et de communication sur les appels à projet et les possibilités de financement.

Intervention/formation aux gestes de premiers secours, prévention sur les moustiques tigres et l'ambroisie....

Relativement proche de chaque Maire du territoire. Les liens se consolident avec l'instruction des PC.

La structure n'est pas en lien avec la Mission Mobilité et l'Agence Bresse Initiative. La Mission Mobilité a été intégrée à la concertation sur le SCoT mais n'a pas été intégrée autrement à la démarche.

Le SCoT est perçu comme une contrainte par les élus.

Nous notons que les grands objectifs du SCOT concernant la mobilité sont :

- Développer les transports partagés sur l'ensemble du territoire pour renforcer la mobilité rurale
 - ⇒ Louhans : parking de covoiturage devait être créer. Emplacement réservé dans leur
 - ⇒ Sornay PLU mais pas de projet de covoiturage.
 - ⇒ Miroir : pas de parking de covoiturage
 - ⇒ SCOT avait la volonté de créer des parkings de covoiturage.
- Consolider le taxi à la demande et étudier la faisabilité d'une extension à l'ensemble du territoire
- Accompagner les entreprises pour permettre le développement du fret
- Développer un réseau de pistes cyclables relié à la future voie verte reliant Chalon-sur-Saône à Lons-le-Saunier via Louhans —Châteaurenaud
- Réguler le trafic poids lourds du territoire pour limiter les nuisances qui s'y rapportent





Aujourd'hui la première version du SCoT (qui devrait être révisé dans les prochains mois – Bilan en cours) a été peu mise en place, notamment peu intégrée dans les PLU, sachant qu'il n'existe pas de PLUi sur le Pays de la Bresse bourguignonne, celui de Terres de Bresse est en cours de définition depuis 7 ans.

Cette version du SCoT ne présente pas de plan d'actions à décliner dans les documents cadres des collectivités. Ainsi, peu d'actions ou de prise en compte des points mobilités du SCoT sont visibles. La mobilité est toujours mise à part dans les documents d'urbanisme du territoire et n'est pas intégrée de manière complémentaire au reste. La mobilité, le commerce et l'emploi sont des sujets prioritaires et à relier entre eux.

La mobilité du quotidien est peu abordée à travers les documents cadres des communes. La mobilité douce est plus facilement abordée.

Les orientations du SCoT ont été prises en compte dans les PLU de Saint-Vincent-en-Bresse et Louhans. Le PLU de Louhans présente un bon volet mobilités douces. Le PLU de Le Miroir prévoit de petites choses avec prévisions liaisons douces pour aller des nouveaux quartiers au centre bourg. Le PLU de Montret à venir sera exemplaire en matière de mobilités douces qui réfléchit à attirer les usagers de la voie verte vers son centre-bourg.

Objectifs de la première version du SCoT :

- P+R à Louhans à la Gare et parking de covoiturage dans la commune prévus au SCoT mais pas réalisés à ce jour.
- o Liaisons douces en direction de la Gare. (Fait sur Louhans et Branges mais pas Sornay)
- O Développer une offre de développement alternatif à la voiture : à l'état de recommandation dans le document. Pas mis en place à ce jour car peu de transport en commun efficace pour réduire l'utilisation de la voiture.
- o Pérenniser le TAD : pas fait à l'échelle du SCOT
- o Prêt de véhicule par la mission mobilité (Louhans et Cuisery)
- Transistop: solution de transport portée par une association qui fait partie du GAL. AutoStop organisé pour relier Pierre-de-Bresse à Louhans ou Louhans à Cuiseaux avec des points d'arrêt piéton.
- o Mobilité de proximité : pas de lien entre les communes et la voie verte des communes.
- La thématique PMR est inscrite dans la loi donc les communes sont soumises à réglementation.
- Liaisons douces entre pôle urbain : sujet en retard.

Se pose aussi la question actuellement de relier les hameaux au centre bourg de chaque commune. Le Scot a hiérarchisé le développement des bourgs en premier et ensuite celui des hameaux mais il reste la difficulté de les relier pour les rendre attractifs aux nouveaux habitants.

En ce qui concerne les ZAE et la mobilité des salariés, un diagnostic a été réalisé par Bresse Initiative et la Mission Mobilité sur le covoiturage et comment accéder à l'emploi. Une des réponses plébiscitées reste les modes actifs et les liaisons douces.





Espace public : la marche à pied est bien intégrée par les élus dans leur aménagement mais pas forcément le vélo malgré un rebond de la pratique. La pratique est peu sécurisée sur le territoire. Le vélo est une solution à réfléchir pour lier les hameaux et l'accès aux soins. Il n'y a pas une organisation d'ensemble des liaisons douces sur le territoire.

La mobilité dans la Bresse bourguignonne se résume à la voiture.

Pouvez-vous nous expliquer rapidement chacun de ces grands objectifs et faire le lien avec la CC BLI et ses enjeux propres ?

Les enjeux définis dans le SCoT sont encore d'actualité. Il est encore perçu comme une contrainte car il limite le nombre de terrains à bâtir.

Peu d'actions des élus sur les thématiques tourisme et mobilité. Le SCoT prend vie à travers des documents d'urbanisme dont peu porté par les mairies.

Pas de PLUi sur CC BLI donc compliqué de mettre des choses en place pour la mobilité.

Des Cartes communales sont encore en vigueur sur le territoire, il n'est donc pas possible de mettre en place un questionnement sur la thématique de la mobilité.

CC BLI: des PLU sont approuvés sur les communes de Louhans et Saint-Vincent qui prennent en compte les enjeux du SCOT. Sornay et Dommartin avaient un PLU qui intégrait les prérogatives sur SCoT sur la partie constructible mais pas de volet mobilité. Pas d'OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation : dispositif opérationnel du PLU) pour intégrer la mobilité.

Quelle articulation entre le SCoT de la Bresse bourguignonne, le SCoT du Chalonnais et le SCoT du Pays Lédonien ?

Le Syndicat Mixte est en relation avec les SCoT voisins. Il est « personne publique » associée des SCoT voisins.

Scot du pays Lédonien est en révision. Le précédent parlait un peu de mobilité mais pas de transport en commun.

Il n'y a pas de stratégie avec les voisins. Les TC sont entièrement à la charge de la Région et du département.

La liaison vers Chalon en TC serait intéressante à accentuer pour permettre l'autonomie des adolescents.

La mobilité est rarement à associer seule mais à mettre en lien avec attractivité et emplois.

Ligne TER Lyon <-> Besançon:

La collectivité est à proximité des gares de Cousance et Saint-Amour pour emprunter cette ligne TER. Seulement, la gare de Cousance n'a pas de quai en gare donc il y a moins de fréquence d'arrêt des TER mais présente toutefois un attrait pour BLI. La gare de Saint-Amour présente une plus grande fréquence de TER mais rencontre des problèmes de stationnement en gare avec des parkings saturés.





SCOT du Chalonnais : interaction sur les ZAE et un peu sur la mobilité avec la voie verte.

Pour le reste, il n'y a pas matière à discuter.

Renforcer la ligne Bourg/Dijon et la ligne Lyon/Lons:

SCOT de Bourg : pas de lien TC avec Bourg-en-Bresse puisque l'on sort du cadre de la Région Bourgogne Franche Comté.

Un exemple ancien est repris par Madame DION avec l'entreprise Renault Truck de Bourg-en-Bresse où l'entreprise proposait des bus pour emmener des salariés de Louhans vers Bourg.

SCOT Mâcon /Tournus:

En cours : pas de discussion sur la mobilité entre Cuisery et Tournus.

Quels objectifs ou actions vous semblent prioritaires?

- Développer les lignes de bus BLI/Dijon et BLI/Lons
- Accès aux loisirs pour les mineurs.

Avez-vous des attentes particulières du plan de mobilité simplifié de la CC BLI ?

Il manquait un plan d'action dans le SCoT. Le Syndicat Mixte a le souhait d'intégrer dans le SCoT un PCAET avec un plan d'action encadré par la loi, notamment avec un volet mobilité.

Attention BLI et la Bresse bourguignonne de manière générale sont des territoires avec beaucoup de kilomètre à parcourir ce qui posera un problème à cause de la précarité énergétique. Sans alternative à la voiture individuelle, on peut s'attendre à des déménagements car les ménages aux revenus modestes seront dans l'impossibilité d'entretenir deux voitures. On ne peut pas vivre correctement sans voiture en l'état. Il y a une forte dépendance à la voiture pour tous les déplacements et il se pose la question de comment gérer la précarité et la mobilité.

Il existe une réelle solidarité sur le territoire pour partager les trajets, notamment pour les activités extra-scolaires le mercredi. Les parents n'ont pas forcément la possibilité de faire les trajets donc les grands-parents s'en charge. Cependant les nouveaux habitants ne peuvent pas compter sur une telle aide et nécessite une alternative.

⇒ Enjeux : Selon Mme DION, Les élus ont un discours dissonant, ils veulent attirer de nouvelles familles sans se rendre compte que plein de choses sont compliquées avec des écueils concernant la mobilité et les déplacements courts ou loisirs en dehors du travail.

Au-delà du Fond LEADER, un second financement européen est possible grâce au FEDER RURAL qui agit sur les villages et la subvention de mobilité douces. Candidature en cours à l'échelle du département. Mais subventions pas cumulables avec le LEADER.

Inscrit dans la fiche LEADER MOBILITE:

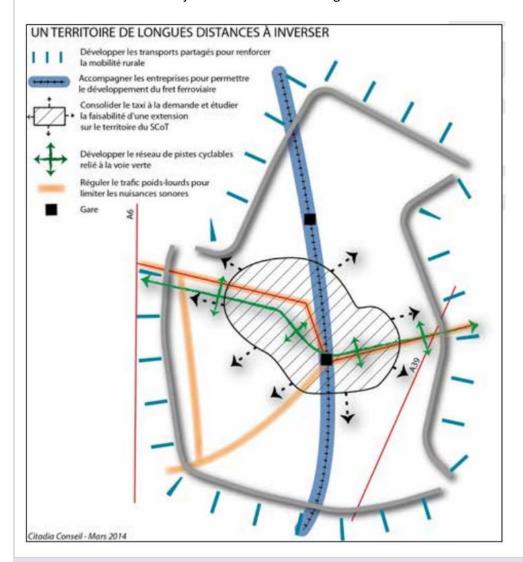




- Subvention des véhicules électriques des collectivités
- o Mise en place de IRVE => Pas abordée dans le SCoT aujourd'hui
- Aire de covoiturage
- Fiche transition écologique et numérique avec la plus grosse enveloppe budgétaire (+/-600 000).
- o Transition énergétique
 - PCAET
 - o Fin du véhicule thermique

Santé Environnementale : La mobilité en lien avec la santé environnementale pour l'accès aux soins (personnes âgées...). Mobilité contre la lutte de l'obésité de l'enfant et pour être en meilleure santé, prévention du cancer.

La semaine de la santé mentale : mobilité et marche à pied en campagne permet de lutter contre les troubles mentaux. Le sujet de la santé attire le regard des élus.







Liste de présence :

Moufida DESSERNE – Référente scolaire Secteur Nord CC BLI Fabrice TERRIER – Référent scolaire Secteur Sud CC BLI Alizée BELTRANO - Lee Sormea Héloïse MASCLET - Lee Sormea

Date: 06/10/2022 en présentiel

Les services techniques du transport scolaire de BLI

BLI est chargée des transports primaire et maternelle. Le Département et la Région ont à la charge le transport des collégiens et lycéens (exception de la cité scolaire de Louhans qui est desservie par la Région). La CC ne gère pas le périscolaire qui est à la charge des communes. Le transport d'élèves handicapés est à la charge du CD71.

Le service est porté par deux agents et est réparti en deux secteurs géographiques :

- Moufida DESSERNE : référente scolaire depuis 2019 à la suite de la prise de compétence du transport scolaire par le CC. Elle s'occupe du secteur Nord (le plus gros secteur).
- Fabrice TERRIER : secteur Sud (bureau aussi de mission mobilité) : côté Cuiseaux et au sud de Louhans (exclu).

Le secteur Nord représente 17 communes et 22 écoles. Le secteur présente une certaine résistance aux changements de la part des communes suite à la prise de compétence de la CC. Le travail de Madame DESSERNE est passé par un état des lieux et un diagnostic des besoins et du service à mettre en place et un essai de mise en place sur 3 ans. Une nouvelle dynamique est alors construite. Il reste toutefois une forte propension de gestion en urgence.

Le service scolaire regroupe 75 agents en intervention (ATSEM : pour l'entretien, mission transport) et 3 chauffeurs en régie (1 bus et 2 mini bus).

Le secteur Sud est desservi par 8 navettes dont 1 navette périscolaire et 1 en régie qui représente 11 circuits et 1 en régie.

Le transport scolaire sur le secteur est attribué en marchés sur 7 communes.

Le secteur Sud présentait déjà une bonne dynamique en place avec une adhérence plus forte des communes à BLI par rapport au Nord ce qui a facilité la transition.

Le Sud présente moins d'habitants que le Nord mais représente un plus vaste territoire.

Un manque de communication avec ce service est ressenti, notamment lors de travaux comme sur Cuiseaux qui impacte la rue principale en lien direct avec l'école, ce qui ne permet pas le dépose des élèves de manière sécurisée à proximité de bâtiment scolaire. Les bus réguliers eux ne sont pas impactés parce qu'une communication a été mise en place avec la Région et les entreprises concernées. Sur une même rue, 5 opérateurs de bus différents.





Les marchés passés auprès de transporteur sont sur 4 ans. Aujourd'hui 5 à 6 transporteurs desservent le territoire contre 3 les années précédentes car tous font face à la pénurie de chauffeurs.

Si nous souhaitons avoir accès aux marchés pour des lignes de transport scolaire l'interlocutrice est SOPHIE VERNUSSE.

Quelles lignes dans la CC et quelles dessertes?

Le service de la CC dessert les écoles élémentaires du territoire. La desserte est réalisée en porte à porte avec des arrêts au plus proche des habitations suivant les réglementations (1 arrêt dans 1 hameau d'habitation).

Pour les collèges/Lycées : la Région fixe 1 arrêt sur un rayon de 1 km et pas d'arrêt dans les 3 km autour de l'établissement scolaire.

Elémentaire : anciennement comme le service était géré par les communes, les arrêts étaient installés à la libre volonté, donc généralement les arrêts étaient matérialisés où chacun le souhaitait. Il y a une volonté de remplacer cette logique avec les marchés qui définissent les arrêts en fonction des habitations : négociation à faire avec les habitants et les maires. Il est peu viable de multiplier les arrêts (allongement du temps de trajet, parcours...) mais il est tout à fait possible de les déplacer sans impacter les temps de trajet.

L'harmonisation avec les principes de la Région est un peu longue mais devrait appeler à changer l'ancien paradigme des communes. D'autant plus que le Région finance à hauteur de 45% le transport scolaire (BLI étant AOT de rang 2 déléguée au transport élémentaire et maternelle), ainsi suivant les recommandations et les besoins de la Région, les financements peuvent changer (refonte en 2023). En attente de ce futur règlement et les impacts financiers à venir (+ ou – de financement).

Les temps de trajets sont à limiter, jusqu'à 55 minutes pour un des circuits. L'idéal reste ½ heure car le territoire reste vaste.

Attention aux PLU et aux terrains constructibles dans des lieux éloignés qui peut rendre difficile la mise en place d'un transport scolaire efficace. La politique du SCoT est aujourd'hui en adéquation avec cette logique. En cours de contrat, il reste possible de demander des avenants aux marchés des transporteurs pour accéder à une habitation éloignée.

Transport en Régie TPS : c'est un transport spécifique par mini bus que la CC évite dans la mesure du possible. C'est un service à la marge à proximité d'école.

Le transport en régie (récupéré aux communes) est soumis à un encadrement réglementaire qui limite à deux navettes mini-bus. Une mise en conformité est à atteindre (réduction à prévoir) mais





demande une perte de souplesse sur un service qui n'est pas évident à mettre en place sur un vaste territoire.

Fréquentation ? Possibilité d'ouvrir aux usagers commerciaux ?

BLI n'est pas maître dans le choix de dimensionnement des lignes. Le dimensionnement du matériel roulant est précisé dans les marchés avec le nombre d'élèves par école à desservir. Toutefois, le transporteur fait le choix de la taille du bus en fonction également de l'enchaînement des services en continuité (maternelle puis collège par exemple), ainsi de grands bus peuvent être déployés pour peu d'inscrits.

La fréquentation de ces bus paraît alors très faible et est accentuée par l'inscription de près de 30 à 50 % des élèves qui n'utilisent pas le service. Il serait important de pouvoir estimer les élèves qui empruntent régulièrement le service et les inscrits non-utilisateurs.

Système de pointage à essayer parce que des besoins réels sont à estimer sans compter les familles qui utilisent le service à la carte du bus en dernier recours. Ce système permettrait d'optimiser les trajets et leurs coûts (source d'économie importante) à l'heure où l'on parle d'économie d'énergie et d'enjeux environnementaux. (Système de badge est expérimenté sur les bus de la cité scolaire).

Il peut être réfléchi aussi de bloquer les accès et les dessertes en voiture des écoles pour forcer l'utilisation des bus.

Maternelle : la CC se donne l'obligation d'un accompagnateur par trajet mais une rupture de service est possible mais c'est une nécessité même des trajets court pour garder les enfants calmes. Ne prend pas les enfants de moins de 3 ans ou seulement dans les mini-bus équipés de sièges car pas d'obligation de les transporter.

L'ouverture du service aux usagers commerciaux n'est pas conseillée et est soumise à validation de la Région. Ce n'est pas possible avec les élémentaires (règle implicite : circuit court, peu d'horaire, enfant...) mais possible normalement avec collège et lycée => A vérifier auprès de la Région.

Les collégiens parfois demandent à utiliser les services de transport scolaire du RPI pour ceux qui finissent plus tôt ou encore se rapprocher de leur habitation. Une coopération est possible entre les services CC et CD71 mais à formaliser.

Facturation : si on n'est pas élève dans son bus attitré, le paiement du ticket est obligatoire.

La ligne Bruailles est très bien fréquentée ; C'est une ligne longue en temps et avec un grand nombre d'arrêts. Amélioration à la marge aujourd'hui à faire sur certaines lignes.

4 circuits circulent sur Louhans dont 1 est doublé pour 400 inscriptions.

Projets d'ouverture de nouvelles lignes ou d'extension?

Pas de projets : un circuit dans chaque commune.





Questionnement des régies passé de 4 à 2 ou 0 : impliquerait de revoir le marché avec le prestataire.

Communication des lignes et horaires ?

Fiche d'inscription à renouveler (format papier) chaque année. Traitement long et lourd car retard des inscriptions ou manque l'arrêt au plus proche. Difficultés de gérer les inscriptions.

Le site internet de BLI permet de consulter les horaires et les lignes par secteur (reprise des horaires tous les ans).

Promotion à faire aux populations pour inciter à utiliser le service. Les écoles ne communiquent pas forcément sur les transports scolaires, très dépendants des écoles.

Un portail des familles pour les inscriptions serait intéressant pour faire les inscriptions et automatiser les lignes.

<u>Exemple du Portail Famille de Louhans :</u> Guichet unique où les citoyens s'inscrivent sur les services périscolaires. Possibilité de facturation (pas sur l'interco). Idée de se sortir des documents papier pour avoir un guichet unique via un portail citoyen moyennant un identifiant qui permet de s'inscrire aux services et de faire les démarches administratives classiques dans le but de généraliser la dématérialisation. Confirmation des services possibles de la veille pour le lendemain. Permet de communiquer en temps réel et de se soustraire des listes d'appel et d'avoir des statistiques au réel. Permettrait d'avoir la fréquentation des lignes de transport et avoir les dépenses réelles.

Vigilance sur la mise à jour des données des familles. Outil de facilitation possible des démarches internes aux services transport scolaire.

(Interlocuteurs Pierre Vion et Isabelle Bois (coordinatrice du déploiement/DGS))

Autres points abordés :

Association SOS TER de Bresse qui se mobilise pour la desserte en TER de la collectivité.

La gare de Louhans vient de fermer son guichet ce qui pose des interrogations sur le partage de l'information mobilité. Comment les usagers se renseignent ? Achètent un ticket en dehors des automates ?

La gare de Louhans anciennement devait devenir un pôle multimodal mais une médiathèque est en projet sur le site.

