



PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ (PdMS)

Identification

N/Ref	V/Ref
P22.B08	CC BLI PDMS

Indice	Evolution
1	Version de travail
2	Version initiale finalisée
3	Version suite COPIL
4	Version compilée Diagnostic et Plan d’actions suite à la délibération pour avis obligatoire
5	Version compilée Diagnostic et Plan d’actions suite au comité des partenaires

Indice	Date	Rédacteur	Relecteur	Approbateur
1	13/09/2022	Alizée BELTRANO Héloïse MASCLET	Alizée BELTRANO	Florian DERIBLE
2	18/04/2023	Alizée BELTRANO Héloïse MASCLET	Alizée BELTRANO	Florian DERIBLE
3	28/04/2023	Alizée BELTRANO Héloïse MASCLET	Alizée BELTRANO	Florian DERIBLE
4	03/10/2023	Héloïse MASCLET	Alizée BELTRANO	Florian DERIBLE
5	02/11/2023	Héloïse MASCLET	Alizée BELTRANO	Florian DERIBLE

Sommaire

Contexte de l’étude

- Contexte territorial et réglementaire
- Objectifs et méthodologie de l’étude PDMS

Présentation de BLI

- Portrait sociodémographique
- Principaux pôles générateurs de flux
- Les flux et les motifs de déplacement
- Les flux domicile-travail des habitants de BLI
- Les flux de déplacement
- Le portrait du territoire en chiffre
- Les projets – Horizon 2 à 5 ans

Les mobilités sur le territoire de BLI

- Maillage routier
- Accidentologie
- Le transport de marchandises
- Réseau ferroviaire : la ligne TER
- Transports collectifs : les cars Région
- Le transport scolaire
- L’offre de TAD BLI
- Aménagements cyclables
- Covoiturage
- Mobilité électrique
- Démobilité
- Mobilité solidaire

Comptes rendus d’enquêtes auprès de la population

- Micro-trottoir
- Enquête en ligne

Les enjeux mobilités sur BLI

- Matrice AFOM
- Enjeux et objectifs

- Les grandes orientations stratégiques
- Première liste d’action

Aménager l’espace public et sécuriser les déplacements de tous les publics

- Action 1.1 – Travailler l’accessibilité de l’espace public
- Action 1.2 – Rendre visibles et accessibles les arrêts de cars
- Action 1.3 – Créer un réseau cyclable cohérent, sécurisé et continu

Manager et animer la mobilité auprès des différents publics de BLI

- Action 2.1 – Manager la mobilité des scolaires
- Action 2.2 – Manager la mobilité des publics fragiles
- Action 2.3 – Manager la mobilité des actifs

Questionner l’avenir de la voiture individuelle et sa décarbonation

- Action 3.1 – Créer des transversales vélos pour desservir les territoires voisins
- Action 3.2 – Accompagner le développement de l’offre TC régionale sur les lignes existantes et vers le sud du territoire
- Action 3.3 – Etudier les opportunités d’outils et de services mobilités au profit des habitants et salariés du territoire

Connecter les territoires voisins, vecteur de déplacement à l’échelle de BLI

- Action 4.1 – Accompagner et développer la pratique du covoiturage
- Action 4.2 – Développer des services en lien avec le vélo

Programmation des actions

CONTEXTE DE L'ÉTUDE

- Contexte territorial et réglementaire
- Objectifs du Plan de Mobilité Simplifié
- Méthodologie de l'étude

Contexte territorial et réglementaire

La CC BLI

La communauté de communes Bresse Louhannaise Intercom' (BLI) est située dans le département de la Saône-et-Loire et regroupe 30 communes. Elle est située aux frontières de plusieurs départements : l'Ain et le Jura en proximité des agglomérations de Bourg-en-Bresse, de Chalon-sur-Saône et de Lons-le-Saunier. Elle compte près de 28 000 habitants.

La CC BLI est composée de 4 collectivités historiques du territoire, entrées successivement en fusion en 2014 et 2017 :

- 2014 : fusion de la CC du Canton de Louhans avec la CC du Canton de Montret pour devenir CC Coeur de Bresse
- 2017 : fusion de la CC Coeur de Bresse avec Cuiseaux Intercom' (Canton de Cuiseaux) pour devenir Bresse Louhannaise Intercom'.

Elle possède un emplacement idéal avec une desserte routière importante (routes départementales et autoroute 39).

Elle est également située sur le tracé de la ligne TER Dijon-Bourg-en-Bresse avec 1 gare desservant son territoire.

Le réseau de transport sur la communauté de communes est composé à la fois de lignes régionales (Mobigo) et d'un service de transport à la demande.

La CC BLI témoigne de 2 pôles d'attractivité de proximité :

- Louhans et ses communes périphériques : Sornay et Branges.

- Cuiseaux

Ces deux pôles concentrent les principaux services et établissements publics ainsi que les commerces. Ils constituent aussi le bassin d'emploi de la communauté de communes.

Les deux communes centrales sont inscrites dans le dispositif « Petites Villes de Demain ».

Le territoire de la collectivité est à forte composante rurale et résidentielle avec une population qui se stabilise et qui tend à vieillir. Cette trame rurale explique la dépendance à la voiture pour les déplacements des habitants. Le taux de motorisation atteignant 90% des ménages.

Aujourd'hui, (données 2019) la part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail est de 87% pour la voiture et de 1,6% pour les transports en commun. Les modes actifs représentent une faible part de 5%, ce qui témoigne d'un levier d'action important et de la nécessité d'entreprendre des actions concrètes pour favoriser les déplacements alternatifs à la voiture, notamment sur les déplacements courts.

La réalisation d'un plan de mobilité simplifié doit ainsi s'inscrire dans une démarche concertée pour permettre de définir et prioriser les actions, ainsi que les projets engagés par BLI, afin de favoriser le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle en milieu rural.

Contexte territorial et réglementaire

La loi d'Orientation des Mobilité (LOM) :

- Fin des ventes de voitures à énergies fossiles d'ici **2040**
- Objectif de **neutralité carbone en 2050**
- Investir plus et mieux dans les transports du quotidien, notamment le **ferroviaire**
- Création des **AOM** et conforter **le couple Région/EPCI** avec la région comme chef de file des mobilités et les EPCI comme chef local
- Engager la transition vers une **mobilité plus propre**
- Faciliter et encourager le déploiement de **nouvelles solutions innovantes** pour permettre à tous de se déplacer
- Apporter une réponse aux besoins de mobilité des **publics les plus fragiles**
- Accompagner la mise en place d'infrastructure de recharge pour les **carburants alternatifs**
- Mise en place du **forfait mobilités durables** avec une prise en charge jusqu'à 600 €/an pour le secteur privé.

Le plan vélo :

- Tripler la part modale nationale du vélo pour passer de **3 à 9% en 2024**

- Développer les stationnements sécurisés dans les gares et pôles d'échanges
- Programme AVELO de l'ADEME dont l'appel à candidatures **AVELO 2** a été lancé début 2022

Loi de transition énergétique pour la croissance verte :

- Objectifs de déploiement pour 2023 et 2028 de :
 - points de recharge électrique ;
 - de ravitaillement en gaz (GNV, bioGNV et GNL marin) ;
 - de ravitaillement en hydrogène.
- 7 millions de points de charge publics et privés d'ici 2030.

Code de construction et de l'habitat :

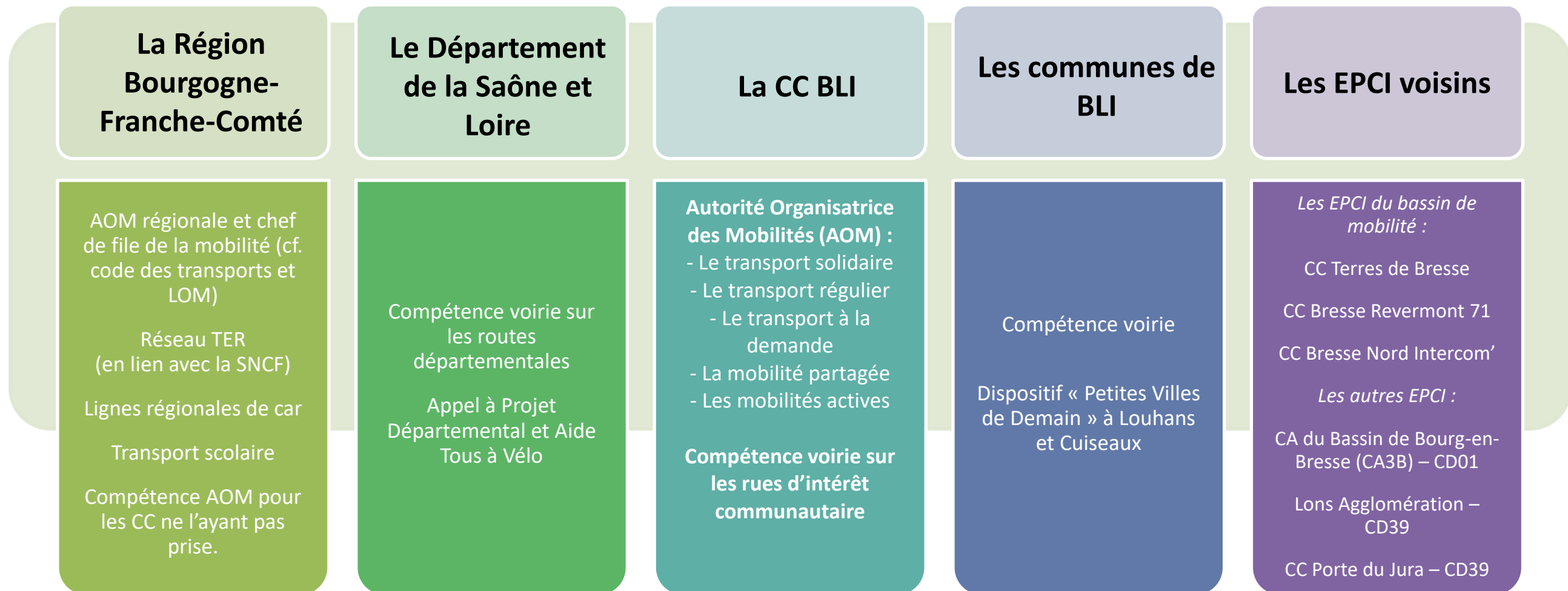
- D'ici 2025, sera obligatoire la mise en place d'une borne pour 20 places de stationnement pour les parkings publics

Tous ces éléments et **objectifs nationaux** rentrent dans une démarche d'adaptation des territoires aux enjeux climatiques par le biais de la mobilité, notamment durable. C'est pourquoi des EPCI se saisissent de l'opportunité de réaliser leur PDMS.

Contexte territorial et réglementaire

Gouvernance : les compétences liées à la mobilité

La mobilité sur la CC BLI fait intervenir différentes compétences, en interaction avec de nombreux acteurs institutionnels listés ci-dessous. Pour rappel, la mobilité est un sujet transversal qui touche l'ensemble des dynamiques territoriales et des autres compétences des collectivités. On peut citer : le tourisme, l'accès à l'emploi, le développement urbain... Elles ne sont pas listées dans le diagramme ci-dessous.



* **La compétence d'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM)** est portée par la CC BLI sur son territoire. Sur les territoires voisins :

- La CA3B, la CC Terres de Bresse, la CC Bresse Revermont, la CC Bresse Nord Intercom' et la CC Porte du Jura sont également AOM.
- La région AURA : attractive pour le territoire.

On peut noter aussi la présence d'acteurs ayant un rôle transversal important dans les réflexions sur la mobilité :

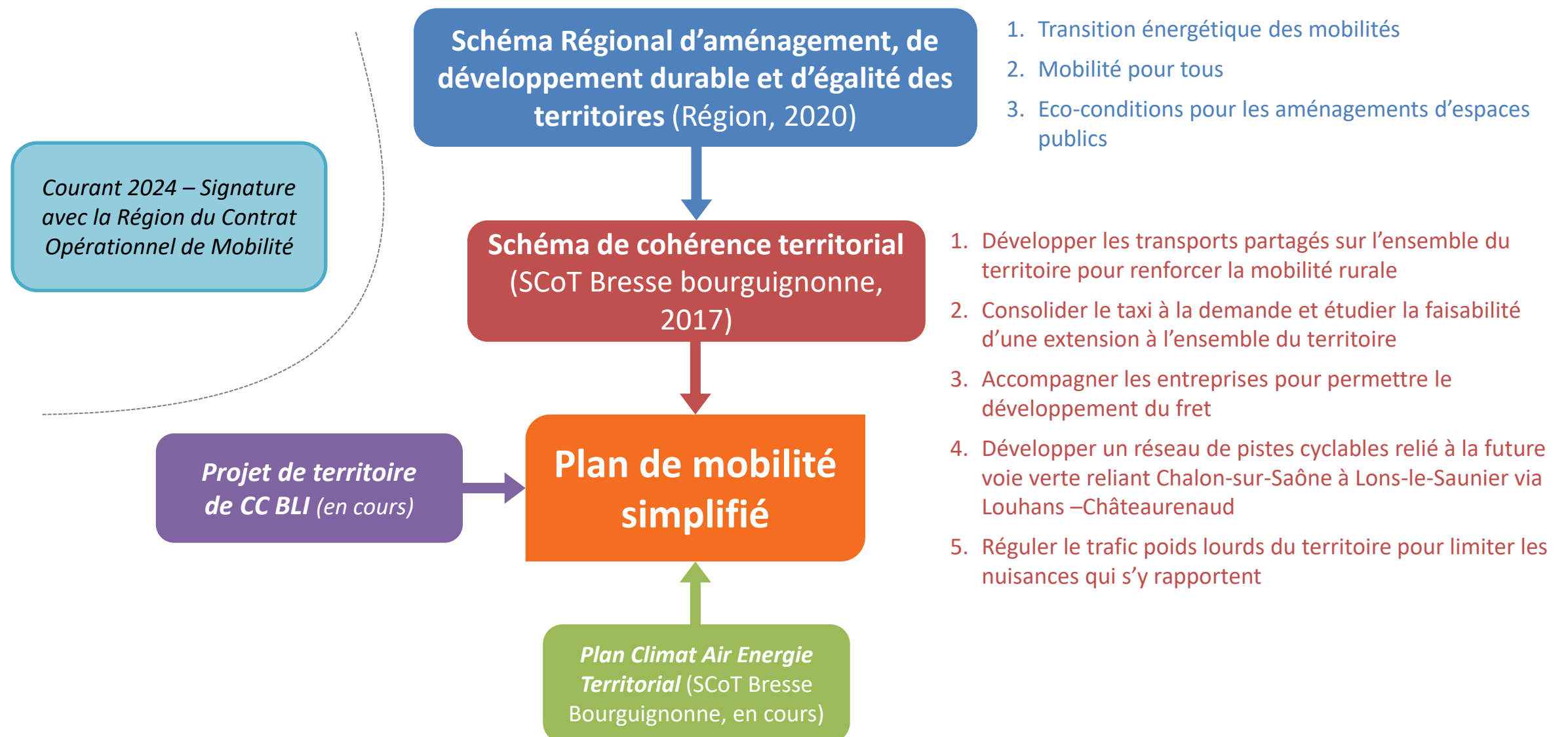
- Le Syndicat Mixte de la Bresse bourguignonne
- Les entités telles que la Mission Mobilité, la Mission Locale, Bresse Initiative...
- Les pôles de santé
- L'office du tourisme du Pays de la Bresse bourguignonne...

Contexte territorial et réglementaire

Les documents-cadres et leurs objectifs mobilité :

Le plan de mobilité simplifié de la CC BLI doit rechercher une cohérence avec les autres documents de planification du territoire, afin d'identifier des champs d'actions communs et créer une synergie entre la mobilité et les autres aspects du développement du territoire.

Voici ci-dessous les principaux documents-cadres et leurs objectifs en lien avec la mobilité.



Contexte territorial et réglementaire

Le SCoT Bresse bourguignonne

Il couvre 4 communautés de communes soit près de 70 000 habitants. Ce document d'orientation décrit le territoire et son évolution. Au travers du SCoT les acteurs du territoire définissent une politique publique à suivre, c'est-à-dire des grandes orientations qui seront traduites à une échelle plus locale au travers des PLU.

La stratégie générale d'aménagement du territoire de la Bresse bourguignonne part du constat qu'il s'agit d'un vaste territoire rural à vocation résidentielle et porté par un dynamisme économique (dynamique interne du territoire grâce à son fort potentiel économique et agricole et à une dynamique externe due à l'attraction de Lons-le-Saunier et Chalon-sur-Saône) mais qui subit un vieillissement de sa population.

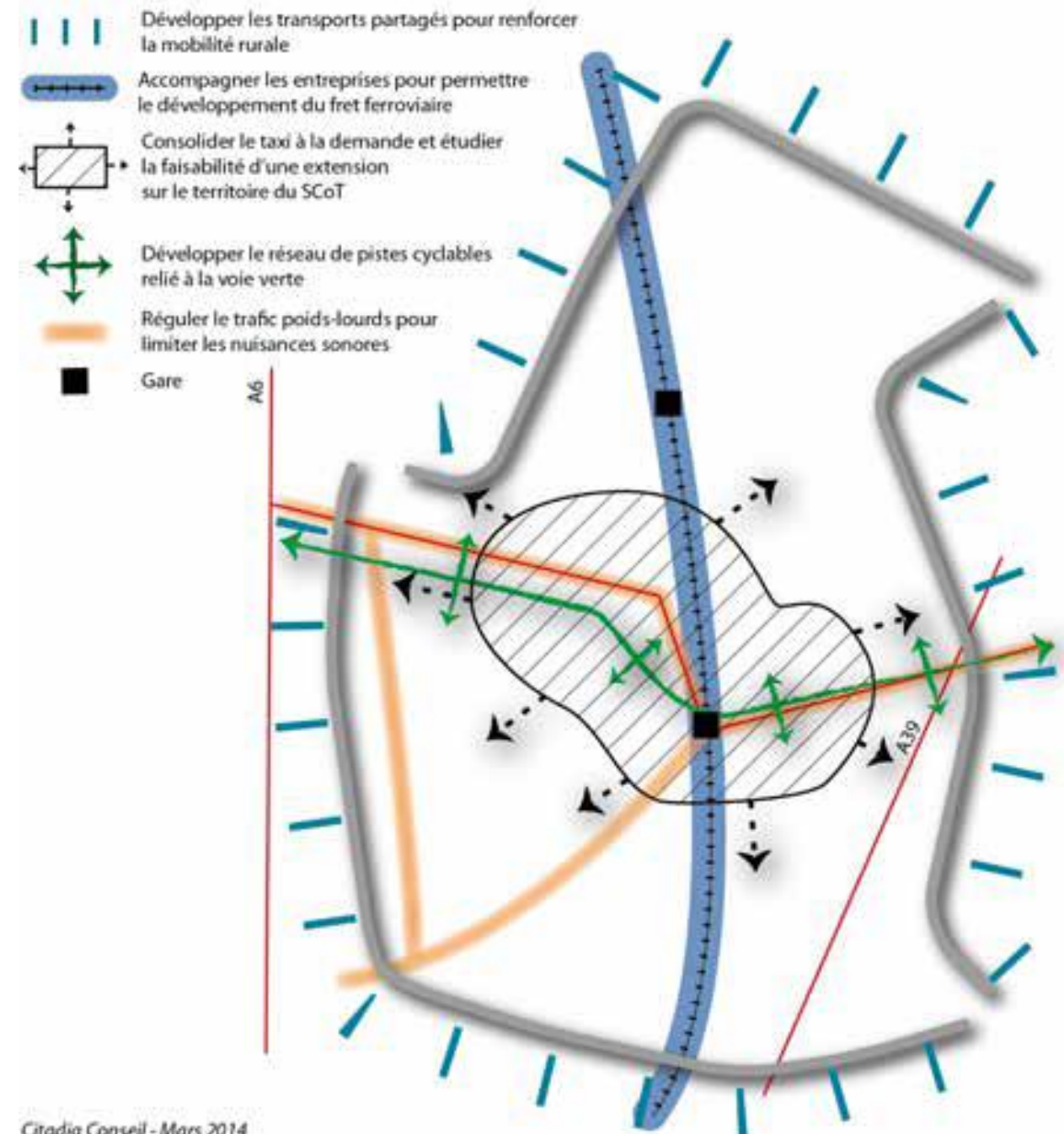
Louhans (accompagné de Sornay et Branges) est aujourd'hui considérée comme la **centralité bressane à l'échelle du SCoT** soutenue par 5 pôles d'équilibre dont Cuiseaux. Le territoire bénéficie d'accès à des axes privilégiés que sont l'A39 et l'A6 et à une ligne ferroviaire (Dijon/Bourg-en-Bresse). C'est à partir de ces réseaux que se concentre la dynamique de territoire.

Les principaux enjeux mobilités à suivre sont les suivants à l'échelle du SCoT :

- Développer les **transports partagés** sur l'ensemble du territoire pour **renforcer la mobilité rurale**
- 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 voie verte existante 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

UN TERRITOIRE DE LONGUES DISTANCES À INVERSER



Citadia Conseil - Mars 2014

Contexte territorial et réglementaire

La mission Mobilité

Mission Mobilité est une association dont l'objectif final est de **favoriser l'insertion sociale et/ou professionnelle** des bénéficiaires par une meilleure mobilité et de les amener, dans la mesure du possible, à **une autonomie en termes de mobilité**.

Mission Mobilité s'adresse à toute personne bénéficiaire du RSA ou de l'AAH, résidant dans le Pays de la Bresse bourguignonne et ayant un besoin de déplacement pour aller au travail, en formation ou accéder à certains services (rendez-vous médicaux, pôle emploi, CAF, ...).

Elle intervient sur les 4 Communautés de Communes du territoire de la Bresse bourguignonne pour pallier au **constat récurrent des difficultés de déplacements**.

La Bresse bourguignonne est un territoire rural entouré par d'importants moyens de mobilités mais souffrant du maillage de ceux-ci à l'intérieur de l'espace. **Le recours à un véhicule personnel est donc actuellement pratiquement indispensable**.

Afin d'aider les populations dans le besoin, Mission Mobilité propose les services suivants :

- Locations véhicules (voitures thermiques, électriques, scooters, ...)
- Information de mobilité,
- Ateliers de formations
- Transport à la demande (TUS), ...

Les grands projets de Mission Mobilité pour les années à venir sont :

- Un Transport à la demande plus collectif (lignes virtuelles, place de regroupement type covoiturage, ...)
- Location de voiturettes (voitures sans permis thermiques ou électriques).
- Mobilité entreprise (covoiturage, élaboration de PDMe avec un chargé de projet dédié)

Selon Mission Mobilité, les enjeux du territoire doivent être liés à :

- **L'amélioration de l'utilisation de la voiture individuelle** qui est parfois indispensable (par des véhicules électriques, du covoiturage, ...)
- L'aménagement des voies pour favoriser l'utilisation des vélos,
- **L'intégration des entreprises dans les processus de réflexion** pour la création de navettes, le covoiturage, ...

Un partenaire de la mobilité incontournable du territoire, mobilisable sur la question de l'insertion sociale et professionnelle.

Contexte territorial et réglementaire

La mission Locale

Mission Locale est un service public à l'emploi dont l'objectif final est de **favoriser l'accès à l'emploi, la formation, la santé, le logement, la mobilité... des jeunes de 16 à 25 ans**. L'idée est de faire bénéficier à chaque jeunes du Pays de la Bresse bourguignonne d'un accompagnement individualisé pour répondre à leur objectif professionnel et les aider à l'accomplir.

Elle intervient sur les 4 Communautés de Communes du territoire de la Bresse bourguignonne pour pallier au constat récurrent des difficultés d'accès à l'emploi, au logement et à la mobilité.

La Mission Locale pilote actuellement une étude nommée « **1 jeune; 1 logement, 1 avenir** » qui a pour but de répondre à la problématique de l'éloignement entre les logements et les lieux de travail pour les jeunes qui n'ont pas forcément accès à la mobilité facilité du quotidien.

Le logement et la mobilité sont deux problématiques transversales qui s'entrecroisent et qui présentent des solutions communes.

Selon la Mission Locale, les enjeux du territoire doivent être liés à :

- Améliorer l'utilisation de la voiture individuelle qui est parfois indispensable, notamment par le biais du covoiturage et de l'autostop
- Accentuer les services vélo et augmenter le nombre d'aménagement cyclable
- Réfléchir tous ensemble aux services à mettre en place à la fois pour le logement mais aussi pour la mobilité qui peuvent fonctionner de pair en associant à la fois les entreprises, les communes et les associations.

Un partenaire public d'insertion sociale et professionnelle qui répond aux besoins des jeunes et s'intéresse à la mobilité comme réponse à leurs enjeux.

Contexte territorial et réglementaire

L'agence de développement Bresse Initiative

L'Agence de développement Bresse Initiative (BI) est une association créée en 1986. Il s'agit d'une agence locale qui répartit ses actions à l'échelle des 4 Communautés de Communes du territoire de la Bresse bourguignonne.

Bresse Initiative travaille en particulier avec la CC BLI car il s'agit de la Communauté de Communes centrale du territoire. BLI est considérée comme étant une locomotive majeure du territoire tant en création de valeur qu'en volonté de mettre en application les déclinaisons portées par l'Etat.

Bresse Initiative est le porteur de **5 grands volets d'interventions** :

- Accompagnement à la création d'entreprises,
- Services aux entreprises déjà implantées sur le territoire,
- Intelligence économique,
- Marketing territorial,
- Construction territoriale.

Bresse Initiative a identifié 4 enjeux majeurs pour le territoire : **l'Emploi, la Qualité de la Rémunération, l'Espace disponible des zones d'activités à développer et bien évidemment la Mobilité.**

L'important pour BI est que tous les enjeux du territoire sont liés et qu'il n'est pas possible de réfléchir au développement de la mobilité sans penser au développement de l'emploi, du logement, ... Il faut avoir une vision élargie des enjeux du territoire.

La Mobilité doit être réfléchie à l'échelle de la communauté de communes BLI mais également en lien avec les autres EPCI du Syndicat Mixte et avec les départements voisins, les autres territoires qui ont les mêmes problématiques.

En particulier, **la mobilité doit être pensée comme un moyen d'améliorer les déplacements intra territoriaux mais également comme une façon d'attirer certains profils.**

Une association proactive sur la question de la mobilité en lien avec le développement de l'emploi et la construction territoriale.

Objectifs et méthodologie de l'étude PdMS

Le PDMS, une démarche volontaire

La CC BLI souhaite agir efficacement à l'échelle de son territoire pour répondre aux besoins de ses usagers en matière de déplacement et améliorer la qualité de vie tout en protégeant son cadre naturel et paysager qui en font un symbole du Pays de la Bresse bourguignonne.

La mobilité, est un des vecteurs sur lequel la CC BLI, Autorité Organisatrice de la Mobilité, souhaite agir et notamment par le déploiement et l'expérimentation de nouvelles solutions de mobilités alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture sur son territoire, mode de déplacement privilégié dans ce milieu rural.

Pour ce faire, la CC BLI a choisi une démarche volontaire de réalisation d'un Plan de Mobilité Simplifié (PDMS), qui doit permettre :

- de définir et de prioriser les actions à engager par la CC BLI pour répondre aux enjeux de mobilité de son territoire,
- d'apporter de la cohérence et une meilleure coordination de l'offre mobilité existante et à mettre en place,
- de proposer des solutions de mobilité supportables d'un point de vue environnemental, financier et social,
- de prioriser et de phaser le déploiement de l'offre en fonction de la volonté politique et de la capacité budgétaire de la CC BLI.

Thématiques

Le PDMS pourra agir sur l'ensemble des thématiques de déplacement suivant les besoins retenus :

- | | |
|--------------------------|-----------------------------|
| • Réseau routier | • Covoiturage |
| • Réseau ferroviaire | • Mobilité électrique |
| • Transports collectifs | • Démobilité |
| • Aménagements cyclables | • Mobilité solidaire |
| • Cheminements piétons | • Transport de marchandises |

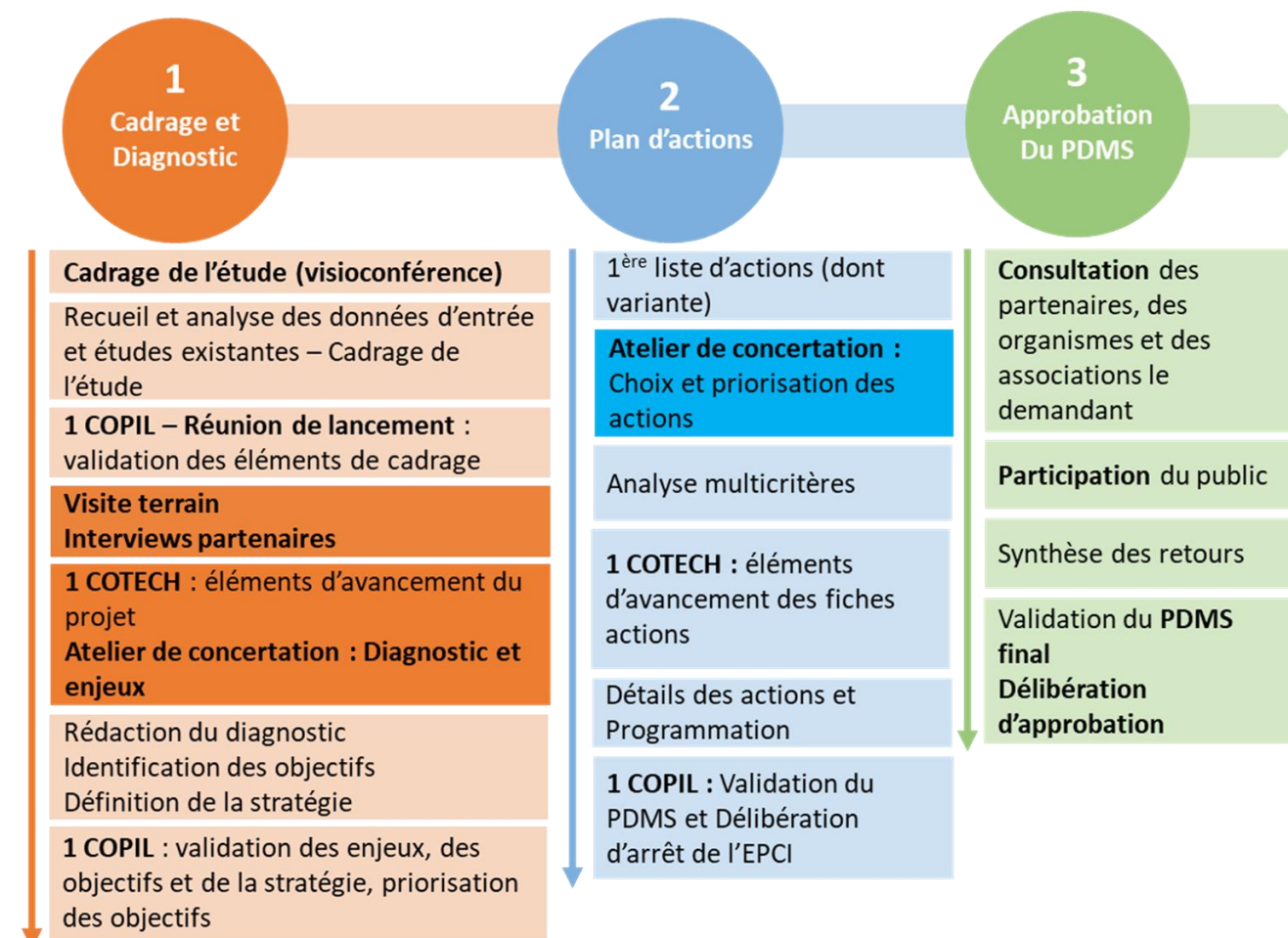
Concertation

Le PDMS doit intégrer une procédure de concertation et une consultation du comité partenaires.

Le PDMS fera également l'objet d'une consultation sur 3 mois auprès des partenaires suivants pour avis obligatoire : les conseils municipaux, le conseil départemental, le conseil régional et les AOM limitrophes. Pourront également émettre un avis suivant la demande : la chambre consulaire, associations de PMR, associations agréées de protection de l'environnement, autorités chargées des infrastructures de charge de véhicules électriques, gaz ou hydrogène.

Le déroulé de l'étude comprend également un volet concertation, présenté en page suivante.

Méthodologie



Objectifs et méthodologie de l'étude PdMS

Modalités de consultation de la population et acteurs clés en phase diagnostic

Au stade du diagnostic, plusieurs formes de concertation ont été mises en œuvre pour alimenter la réflexion :

Une enquête auprès de la population pour recueillir l'avis des usagers sur la mobilité au sein de la BLI et sa connexion auprès des autres territoires, et identifier leurs besoins :

- Un micro-trottoir dans l'espace public et auprès de plusieurs grandes entreprises,
- Une enquête en ligne.

La valeur des réponses recueillies du micro-trottoir est surtout qualitative et ne peut pas être redressée selon un échantillonnage calculé. Elle permet surtout de recueillir le ressenti des personnes interrogées.

A contrario, les réponses recueillies lors de l'enquête en ligne peuvent être quantitatives suivant le nombre de réponses obtenues et le panel de répondant ainsi que qualitatives.

Une concertation auprès des membres du comité technique

En phase 1, un atelier de concertation aura lieu avec les membres du comité technique pour recueillir les dysfonctionnements du territoire et coconstruire la stratégie qui sera développée au cours de l'étude suivant les premières conclusions du diagnostic.

Des entretiens auprès de différents partenaires de la BLI pour appréhender la mobilité de leur territoire, les connexions indispensables avec la CC BLI, la gouvernance entre les acteurs, les projets de mobilité et études en cours :

- EPCI voisin : CC Porte du Jura
- Le département de la Saône-et-Loire
- La région Bourgogne Franche Comté
- Le Scot Bresse bourguignonne
- La Mission Mobilité
- La Mission Locale
- Bresse Initiative
- L'office du Tourisme

Les comptes-rendus des entretiens sont disponibles en annexe.

Un atelier de concertation a eu lieu en phase 1 auprès des partenaires pour récolter les dysfonctionnements majeurs du territoire et coconstruire la stratégie à adopter. Un second atelier est prévu en phase 2 pour concerter citoyens et partenaires sur les pistes d'actions à mettre en œuvre.

PRÉSENTATION DE BLI

- Portrait sociodémographique
- Principaux pôles générateurs de flux
- Les projets

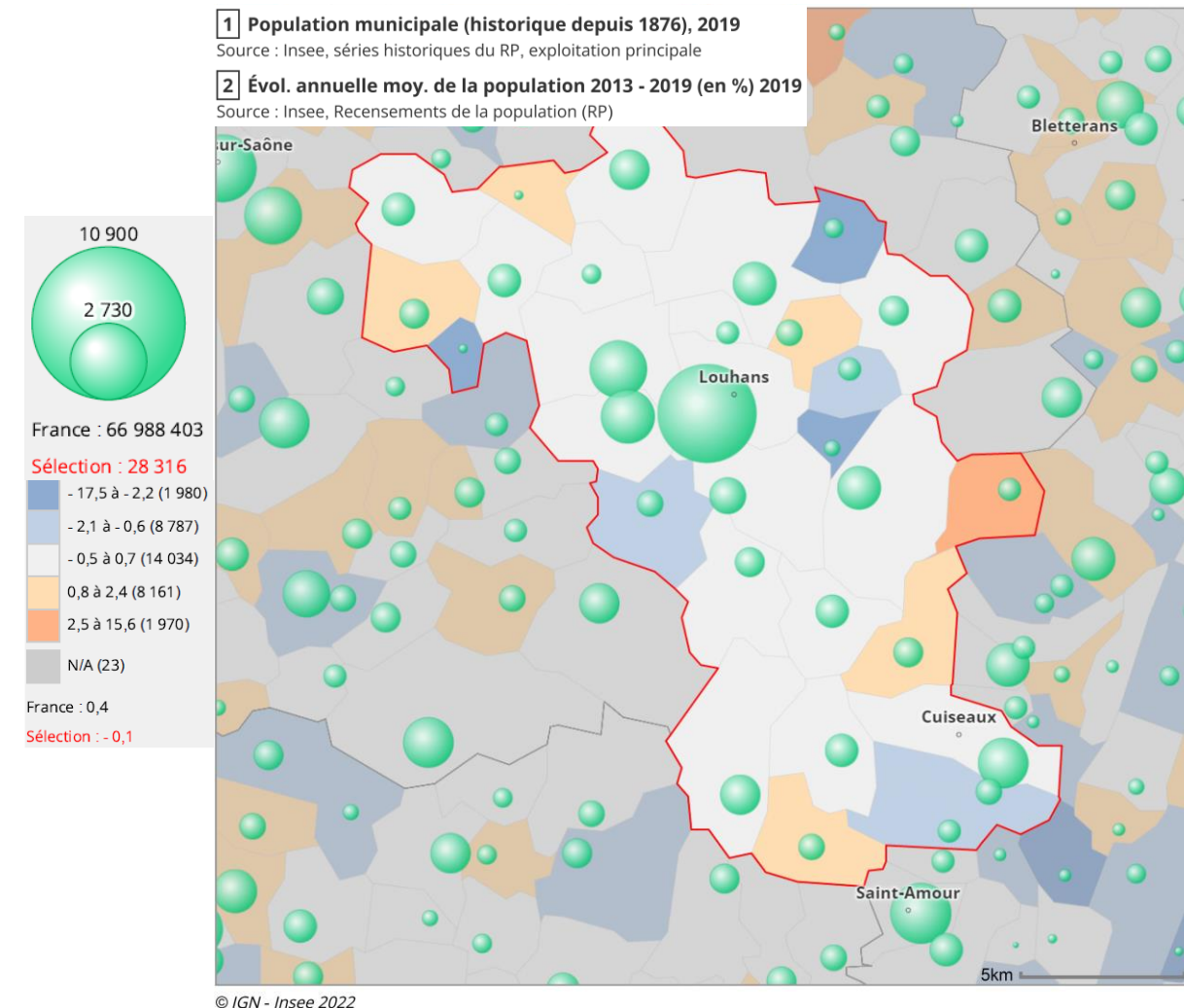
Portrait sociodémographique

Nous dressons ici un portrait succinct de la population de la CC BLI, à travers l'analyse de quelques indicateurs sociodémographiques de l'INSEE qui influent sur les besoins et pratiques de mobilité (activité, taille des ménages, taux de motorisation, concentration d'emploi...).

Un nombre d'habitants constant depuis plusieurs années

- La population sur le territoire de BLI est de 28 316 habitants (INSEE, 2019). Elle est concentrée sur les pôles d'attractivité de la collectivité : Louhans et sa périphérie (Sornay et Branges) qui représentent 38% de la population (dont 22% pour la seule ville de Louhans), et la ville de Cuiseaux (6% de la population).
- Le territoire a connu une forte augmentation de sa population jusqu'en 2008. Elle tend aujourd'hui à se stabiliser autour des 28 000 habitants. De nombreuses communes voient leur population être constante. D'autres communes comme Flacey-en-Bresse, Le Miroir, Condal, Saint-Vincent-en-Bresse et Vêrissey voient leur population augmenter, à contrario de plusieurs communes qui ont une diminution de leur population.
- L'évolution de la population est à l'équilibre entre la perte d'habitants suivant le solde naturel (décès/naissance) et les entrées/sorties du territoire.
- Une perspective de stagnation de la population est à prévoir pour les années à venir au vue des conjectures actuelles.

Eviter une fuite de population en proposant des services adaptés à leurs besoins.
Réfléchir à plus long terme à attirer de nouveaux ménages.



Territoire	Population au dernier recensement	Evolution de la population 2008-2018	Evolution annuelle de la population
BLI	28 316	1,02	0,05
CC Porte du Jura	10 574	1,05	0,1
CC Bresse Nord Intercom'	6 534	1,02	0,05
CC Terres de Bresse	22 353	1,07	0,11
CC Bresse Revermont 71	9 882	1,07	0,12

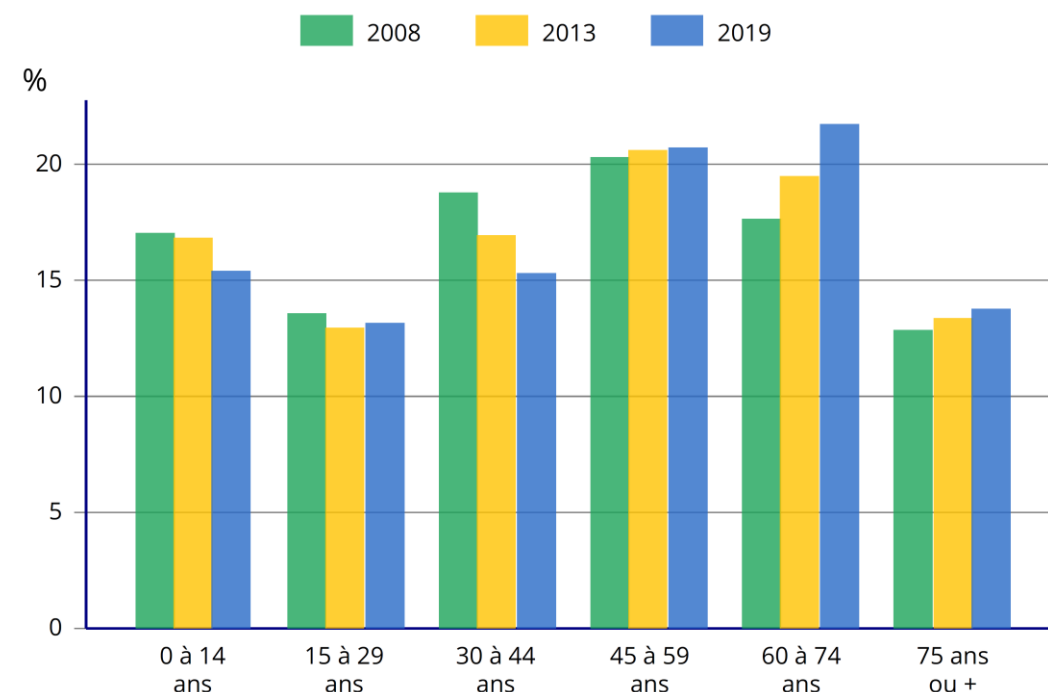
Evolution démographique 2008-2018 (INSEE)

Portrait sociodémographique

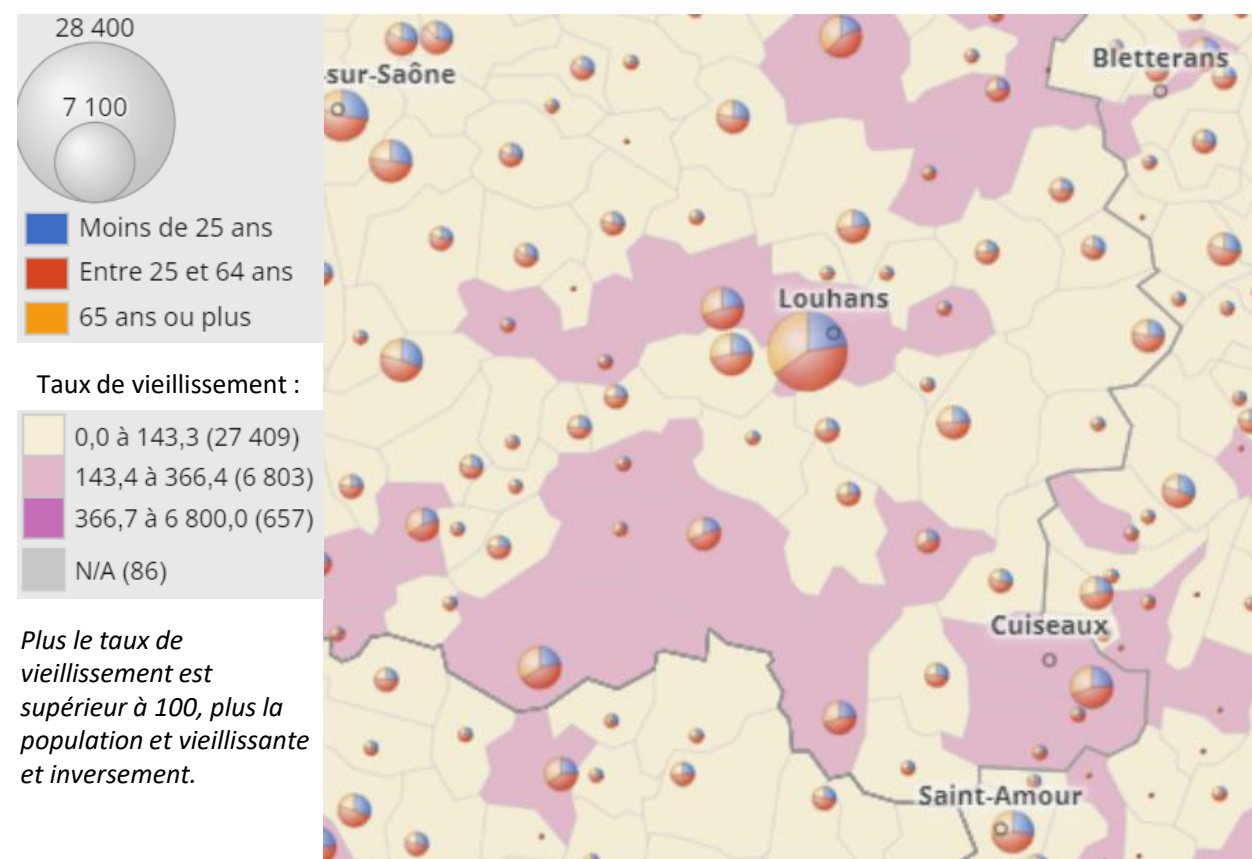
Une majorité d'actifs mais pas seulement

- La population par catégorie d'âge est répartie de manière assez homogène avec une majorité de 20-64 ans sur le territoire et donc un grand nombre d'actifs.
- La population est également composée d'une part non négligeable de plus de 65 ans. L'augmentation de cette part de la population a tendance à s'accroître depuis plusieurs années de 12,8% en 2008 à près de 14% en 2019 à population constante, contrairement à d'autres catégories de population qui diminuent ou se stabilisent depuis 2008.
- La population est composée également d'une part non négligeable de jeunes publics (moins de 19 ans) qui sont des élèves des établissements de la CC BLI ou étudiants sur d'autres territoires voisins (Chalon-sur-Saône, Dijon, métropole de Lyon, Bourg-en-Bresse par exemple). C'est un public qui est aussi en recherche d'emploi ou en difficulté d'insertion selon les entretiens effectués auprès des partenaires. Cette catégorie de population présente des difficultés d'insertion professionnelle qui peut s'expliquer en partie par le niveau de formation assez bas pour les 15 ans et plus et le niveau de diplôme largement inférieur à la moyenne nationale. Ainsi, près de 17,7% des jeunes de 15 à 24 ans sont en difficulté d'insertion (INSEE 2019). C'est un public particulièrement captif puisque peu motorisé et donc plus enclin à prendre les transports en commun (TC) ou à chercher une solution de mobilité alternative à la voiture individuelle.

Ces différents publics possèdent des enjeux en terme de mobilité à la fois distinctes et complémentaires. C'est une population aux besoins différents (distances, lieux, modes...).



Histogramme de répartition de la population par tranches d'âges. Source : INSEE



Spatialisation par commune de la répartition des âges et du taux de vieillissement. Source : INSEE

Portrait sociodémographique

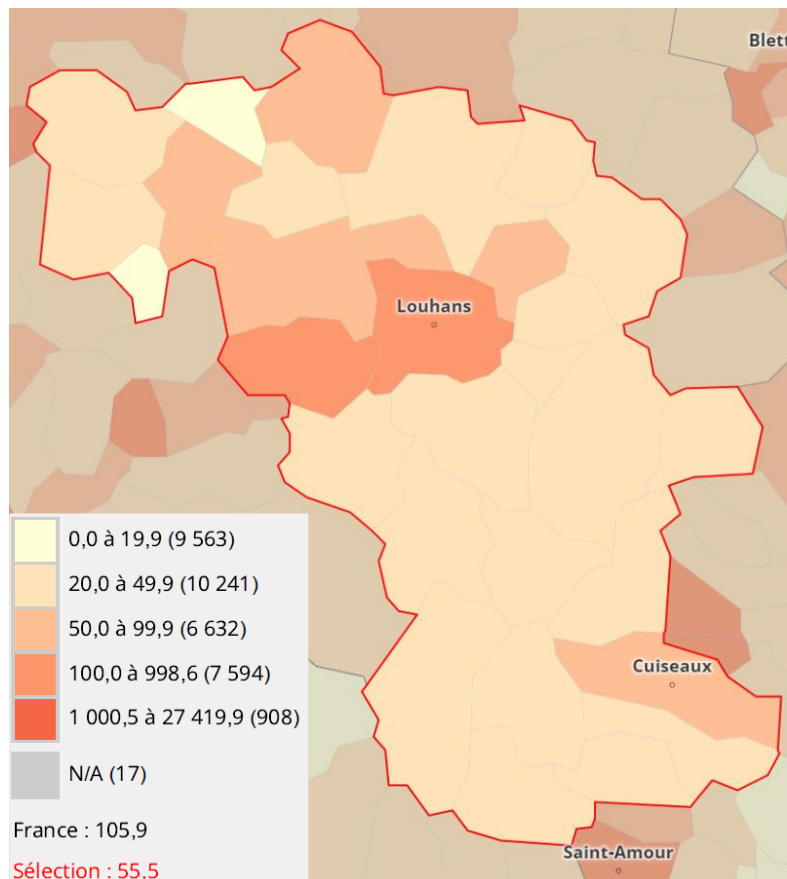
Densité de population

La densité de population est plutôt faible avec un taux de 55,5 hab/km². Cette faible densité démontre la ruralité du territoire de BLI.

Si l'on regarde les communes les plus denses, on retrouve :

- Louhans (280 hab/km²)
- Branges (95 hab/km²)
- Cuiseaux (70 hab/km²)

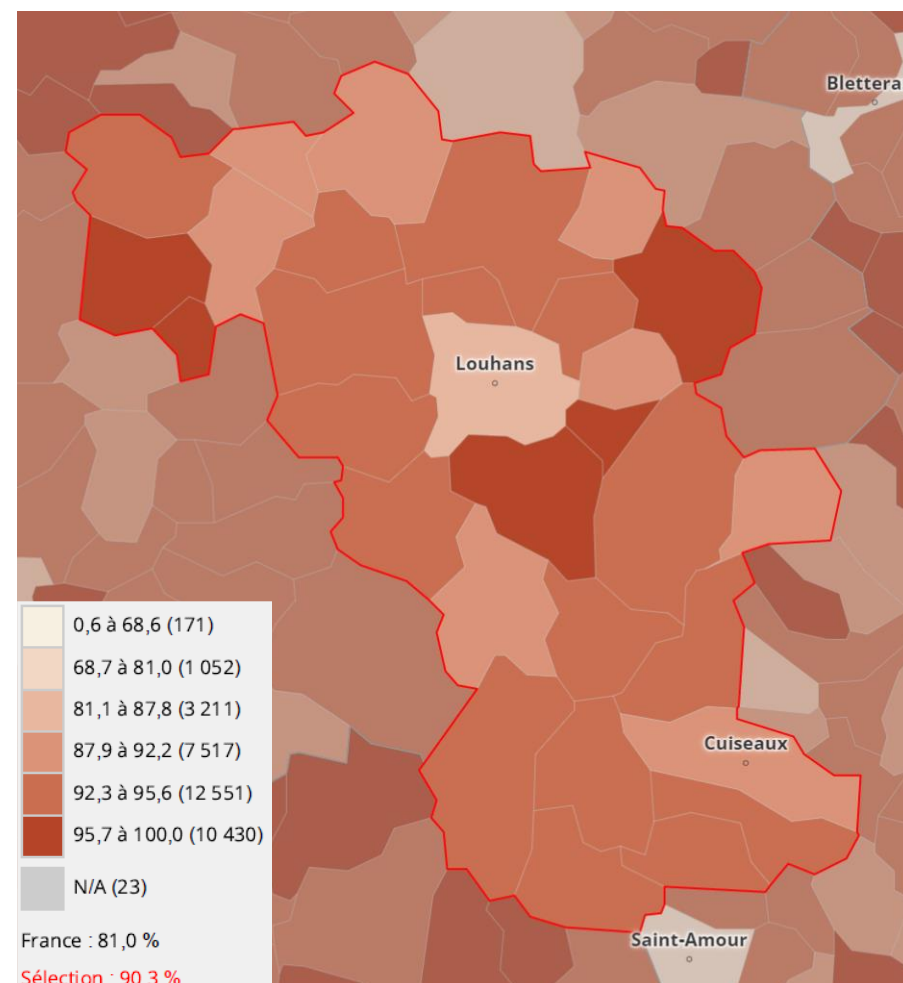
La ruralité de la collectivité impose de nombreux déplacements motorisés pour la population, que ce soit pour se rendre au travail, faire les courses ou aller à des rendez-vous médicaux...



Densité de population. Source : INSEE

Motorisation de la population

La quasi-totalité des ménages de la CC BLI est motorisée (90,3%) et presque la moitié ont plusieurs véhicules. Ce taux est en constante évolution depuis plusieurs décennies. La ville de Louhans a le taux de motorisation le plus faible de la collectivité (74,4%) qui peut s'expliquer par sa position de pôle de proximité, qui rassemble de nombreux commerces et services, sa desserte en transport en commun ou encore sa population plus âgée et moins encline à posséder une voiture.



Taux de motorisation des ménages. Source : INSEE

La ruralité du territoire est vectrice de nombreux déplacements réalisés pour la plupart en voiture, notamment pour les communes excentrées des pôles de services.

Portrait sociodémographique

Composition des ménages

Les ménages de l'EPCI sont composés en moyenne de 2,2 occupants. Il s'agit principalement de familles avec enfant(s). Ces types de ménages ont des contraintes de déplacements différentes que les foyers sans enfant : entrées et sorties des écoles, activités extrascolaires entre autres.

Niveau de vie des ménages

Le niveau de vie des ménages est équivalent à la moyenne nationale et régionale en terme de revenu médian annuel mais est plus faible que celui de la Saône-et-Loire.

Le niveau de vie des ménages est équivalent sur les autres territoire du Syndicat Mixte de la Bresse bourguignonne.

La « classe moyenne » (classe à faible niveaux de vie (< 1 264€) et la classe moyenne inférieure (revenu < 1 734€)) sont toutefois sur-représentées par rapport à la France Métropolitaine pour atteindre 58% contre 50%.

Les populations aisées sont également plus faibles par rapport à la Saône-et-Loire et la France Métropolitaine, 16% pour BLI contre 25% pour le CD71 et la France.

Les ménages précaires

Suivant les données de recensement de l'INSEE (2019), près de 15% des actifs du territoire ont un emploi précaire. Un taux d'autant plus important pour les salariés de 15 à 24 ans qui atteint 55,7%

Sont également considérés comme ménages précaires, les familles monoparentales, qui représentaient en 2019, 7% des ménages de BLI mais représente 25,8% des familles avec enfants avec un taux nettement

supérieur à la moyenne nationale sur les communes de Louhans (42%), Montagny-près-Louhans (40%) et Champagnat (35%).

Taux de pauvreté des ménages

Le taux de pauvreté sur la collectivité est de 13,3%. C'est un taux plutôt important qui s'explique selon plusieurs indicateurs :

- Une population en partie âgée
- Un environnement rural
- Un taux de chômage à 8,5%
- Un taux de pauvreté élevé pour les jeunes de moins de 30 ans qui s'explique par la difficulté d'insertion professionnelle de cette catégorie de population
- Des emplois peu qualifiés sur le territoire par une économie primaire et secondaire

Relativement à sa population, Louhans est la ville qui accueille le plus de foyers vivant sous le seuil de pauvreté (16%) avec un taux important de population fragile dont près de 35% de retraité et 5% de ménages sans activités professionnelles.

Les entretiens réalisés auprès des partenaires de BLI montrent qu'une partie des ménages présentent des difficultés financières impactant leurs possibilités de déplacement. Ce constat est identitaire du territoire avec de nombreux emplois peu qualifiés ce qui impacte le niveau de ces ménages qui présentent des difficultés pour l'achat et l'entretien d'un second véhicule.

Une part de la **population est modeste** avec des besoins spécifiques à adapter à ses moyens et déplacements pour assurer un droit à la mobilité pour tous.

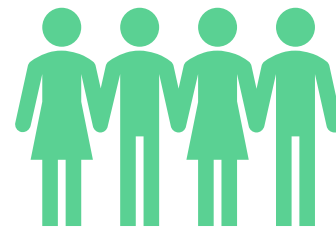
Portrait sociodémographique

28,3% des habitants ont 65 ans ou plus
15,4% ont moins de 15 ans
Une population vieillissante



Un taux de pauvreté élevé chez les moins de 30 ans.
Difficulté d'insertion professionnelle

Un territoire peu dense, composé d'une ville centre : Louhans, et caractérisé par un habitat diffus réparti entre centre-bourg et hameaux.
Territoire de longue distance



28 000 habitants

Un niveau de vie des ménages légèrement inférieur à la moyenne nationale.
La classe moyenne* est surreprésentée dans la typologie des ménages.
*(classe à faible niveau de vie (< 1 264€) et la classe moyenne inférieure (revenu < 1 734€))

90,3% de la population est motorisée.
Les Louhannais sont les moins équipés (74,4%) – Proximité de l'emploi, des services, population plus âgée
Une utilisation de la voiture importante



Des ménages précaires représentent une partie de la population :

- 15% des actifs ont un emploi précaire
- 7% des ménages sont des familles monoparentales

Répondre aux besoins des actifs du territoire aujourd'hui tournés vers une utilisation quotidienne et individuelle de la voiture.
Accompagner la mobilité comme un droit de chacun à avoir accès à l'emploi, aux services marchands ou non marchands, aux soins...

Principaux pôles générateurs de flux

Vie locale

Les principaux pôles générateurs de flux locaux sont :

- Les centres urbains avec leurs commerces et services
- Les surfaces commerciales et économiques
- Les établissements scolaires
- Les lieux touristiques à forte fréquentation

La ville de Louhans en lien avec Branges et Sornay forment l'unité urbaine majeure de la collectivité. Elles regroupent les principaux commerces de grandes surfaces, les établissements d'enseignement secondaire ainsi que les équipements publics. Il s'agit également du pôle économique de BLI avec le plus grand nombre d'emplois (60%)

Cuiseaux ressort également comme étant le pôle secondaire de BLI avec la présence d'une surface commerciale, de zones économiques, d'un collège...

Les centres bourgs de chacune des communes génèrent également des déplacements avec des commerces de proximité. On peut citer par exemple les communes de Montret, de Simard ou encore Dommartin-lès-Cuiseaux avec leur boulangerie, restaurant, tabac, cabinet médicaux...

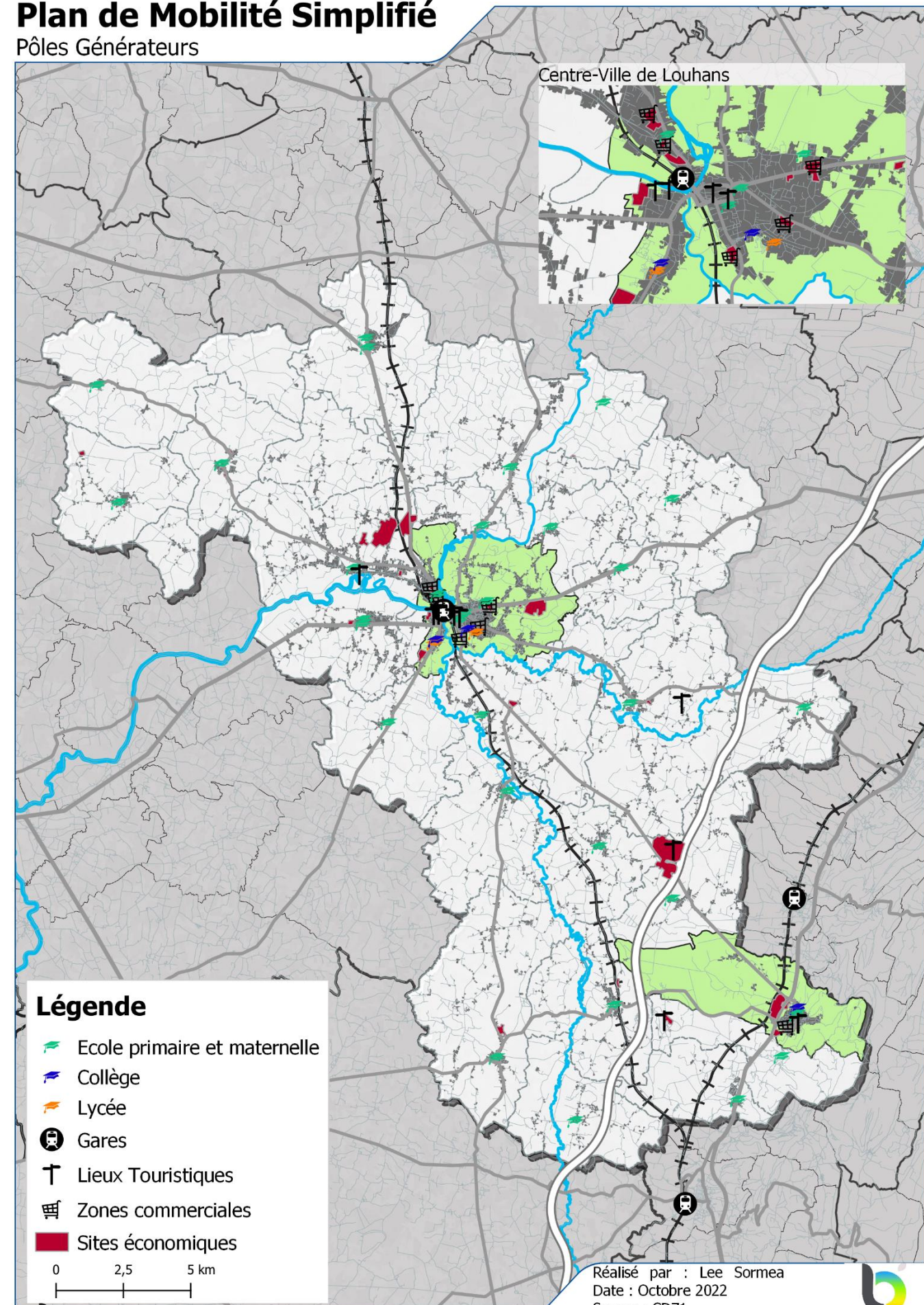
La collectivité ressort également comme un haut lieu touristique, identitaire du Pays de Bresse avec un tourisme rural, gastronomique, culturel, sportif et nautique, comme la base nautique de Louvarel ou le circuit automobile de la Bresse.

Louhans : polarité urbaine, économique et touristique.

2 pôles de rabattement majeurs : Louhans et Cuiseaux, qui implique des déplacements à plusieurs échelles (BLI et de la Bresse bourguignonne).

Plan de Mobilité Simplifié

Pôles Générateurs



Principaux pôles générateurs de flux

Le niveau d'équipements

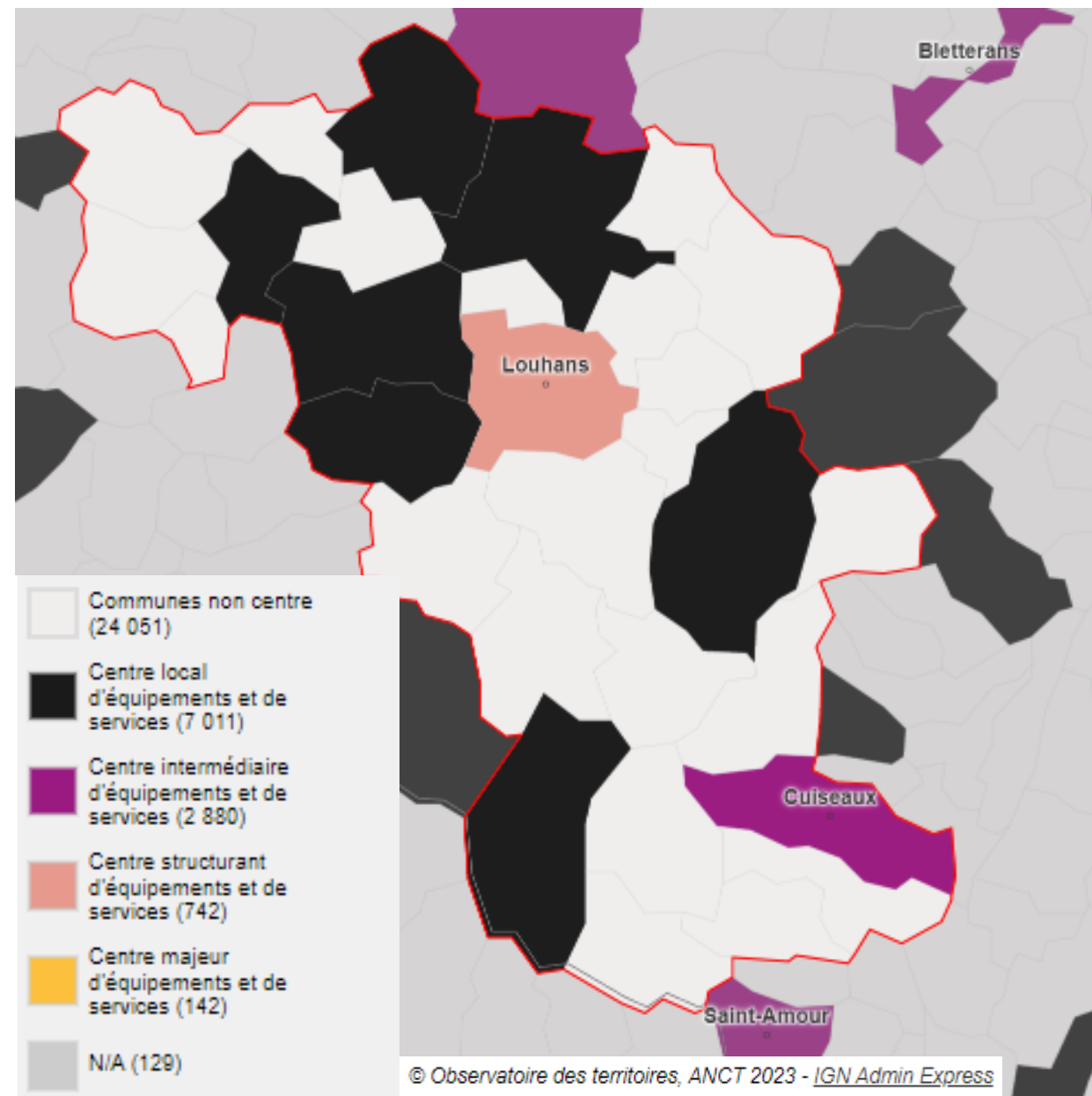
Bresse Louhannaise Intercom' présente 4 typologies de communes au regard du niveau d'équipement.

L'indicateur des niveaux de centres d'équipements et de services est issu des travaux de l'étude "Centralités : comment les identifier et quels rôles dans les dynamiques locales et intercommunales ?" qui a été réalisée par l'INRAE-CESAER en partenariat avec l'ANCT en 2019.

- Le centre **structurant** d'équipements et de services que représente Louhans. Cette typologie représente les villes qui concentrent des commerces, services et équipements spécialisés. Louhans agit en ce sens comme une véritable polarité au-delà des frontières de son EPCI puisque que c'est le seul centre structurant qui irrigue la Bresse bourguignonne.
- Le centre **intermédiaire** d'équipements et de services représenté par la commune de Cuiseaux, « foyer d'activités du quotidien » avec une offre de commerces et services enrichie.
- Les centres locaux d'équipements et de services : 7 communes concernées sur le territoire (Simard, Saint-Usuge, Branges, Sornay, Montret, Sagy et Varennes-Saint-Sauveur) avec une offre restreinte d'équipements et de commerces de proximité.
- Les communes non centres.

Louhans : centre d'équipements et de services majeurs à l'échelle de BLI et de ses voisins.

Un territoire dynamique avec des **pôles relais** en attache des communes plus rurales du territoire.



Principaux pôles générateurs de flux

BLI est un territoire à la fois à vocation résidentielle mais aussi économique, réparti en partie sur 12 Zones d'Activités Economique, avec l'indice de concentration de l'emploi à 92%.

L'indice de concentration de l'emploi correspond au rapport entre le nombre d'emplois total proposés sur un territoire et le nombre d'actifs occupés (actifs en emploi) qui y résident. Plus le résultat s'approche de 100 et au-delà, plus le territoire est considéré comme un pôle d'emploi.

Au regard des flux présentés ci-après et de l'analyse socio-démographique, notamment en lien avec le taux de chômage, le territoire est considéré comme pourvoyeur d'emploi pour des habitants résidant en dehors du territoire en plus de ces propres habitants.

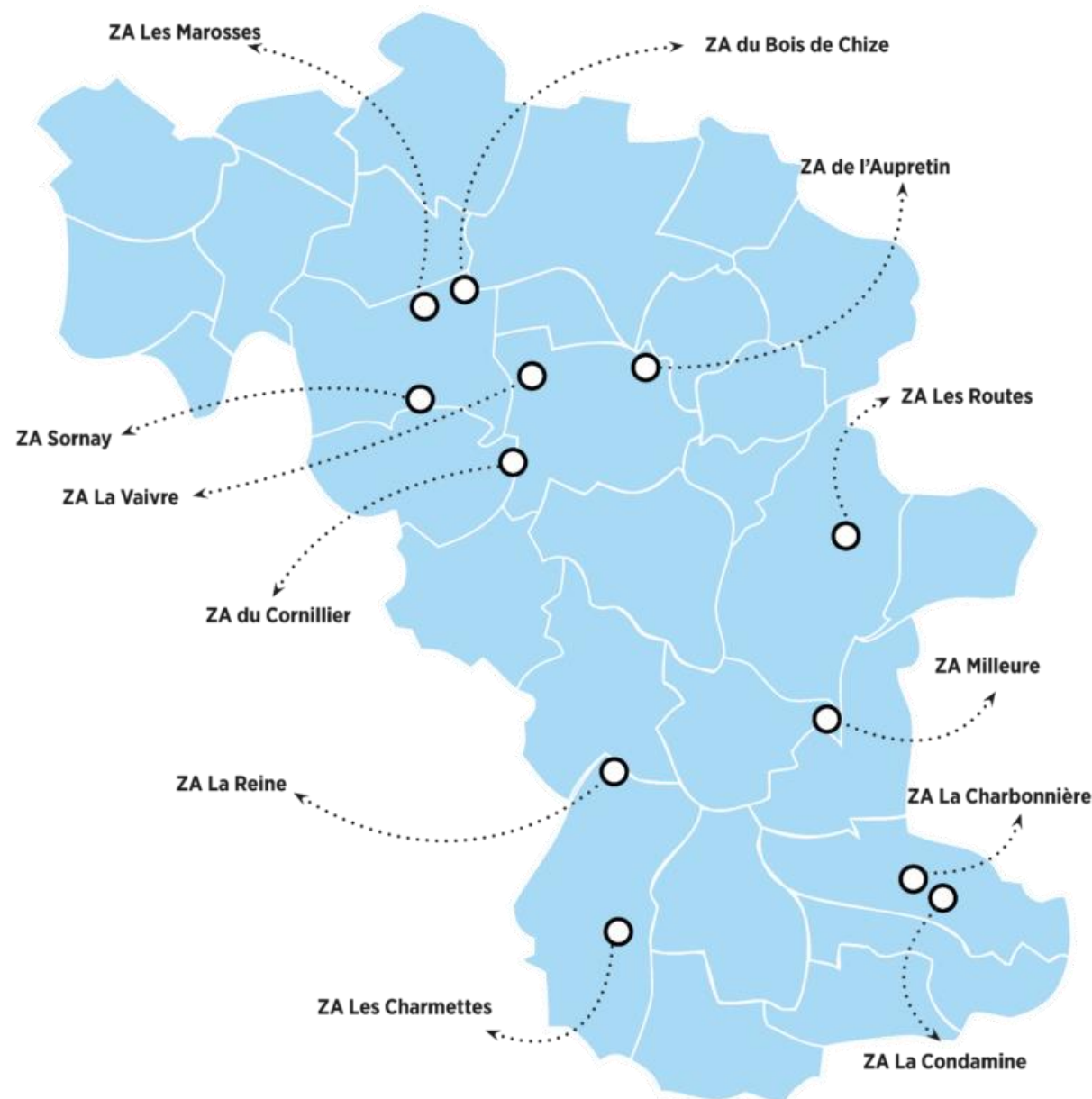
Les zones d'activités

- Ces emplois se répartissent en partie sur les ZAE du territoire :
 - ZA l'Aupretin à Louhans-Châteaurenaud
 - ZA de Sornay à Sornay
 - ZA Les Marosses à Branges
 - ZA du Bois de Chize à Branges
 - ZA Milleure à Frontenard et à Le Miroir
 - ZA La Reine à Varennes Saint-Sauveur
 - ZA La Condamine à Cuiseaux
 - ZA La Charbonnière à Cuiseaux
 - ZA Les Charmettes à Varennes Saint-Sauveur
 - ZA La Vaivre à Louhans-Châteaurenaud
 - ZA du Cornillier à Louhans-Châteaurenaud
 - ZA Les Routes à Sagy

De nombreuses parcelles de terrain sur des zones d'activités sont en cours de commercialisation avec 28 hectares disponibles. Une augmentation du nombre d'emplois sur le territoire est à prévoir avec l'accroissement des flux internes et externes à destination des zones d'activités.

Au regard des industries présentes sur le territoire et des potentielles créations et extensions des ZAE, le trafic Poids-Lourd croîtra.

Le territoire, tourné en partie vers de l'industrie agro-alimentaire, fait face à un besoin en main d'œuvre accru selon les périodes de l'année comme les fêtes de fin d'année qui voit parfois doubler le besoin de main d'œuvre pour certaines entreprises comme Bigard ou LDC. C'est un défi à prendre en compte pour la desserte des zones d'emplois du territoire.

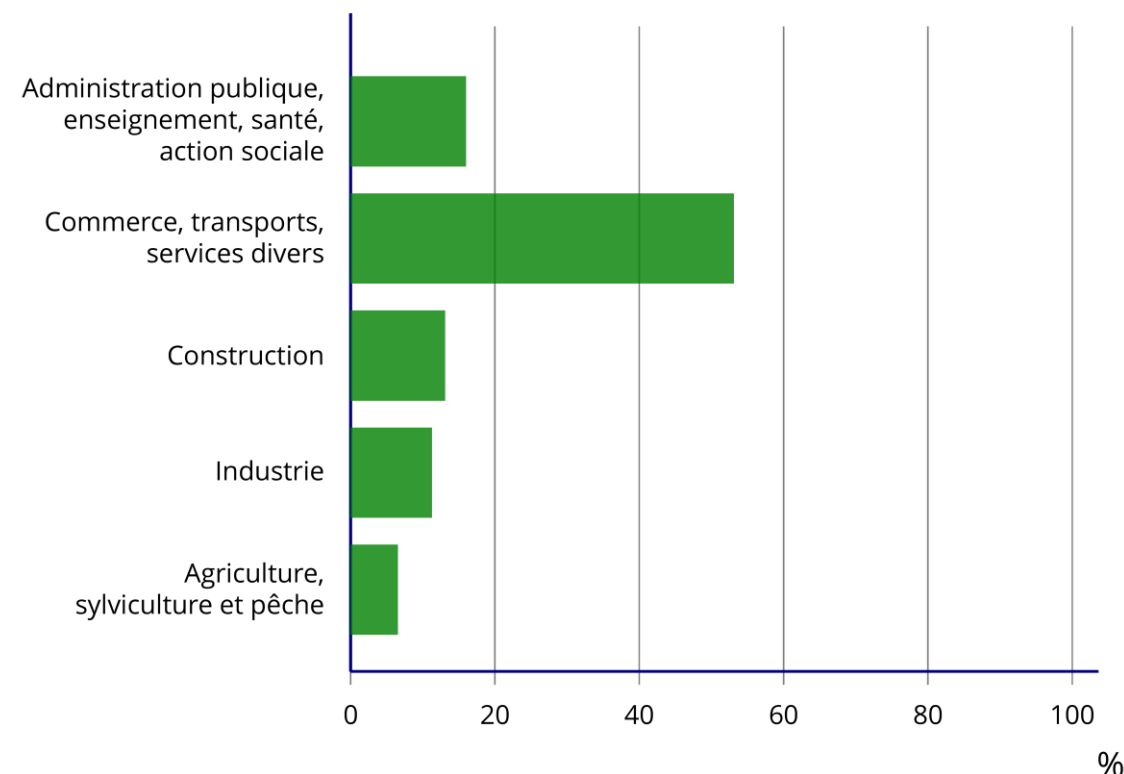


Principaux pôles générateurs de flux

Travailler sur la CC BLI

- La CC BLI est composée de nombreuses entreprises (près de 2 000 établissements en 2020). Son stock d'établissements a augmenté de 22% en 10 ans. Le nombre d'emplois est stable depuis une dizaine d'années. Le développement des zones d'activités pourra faire augmenter ce nombre d'emplois. La majorité des entreprises sont des établissements de moins de 10 salariés.
- Cela correspond aujourd'hui à **plus de 10 000 emplois** sur le territoire de la CC BLI. Ces emplois sont portés par **l'artisanat, le commerce et les services**, qui représentent le plus grand nombre d'établissement au sein de BLI, ainsi que par la construction, l'industrie, et l'agriculture. Le territoire est également très dynamique avec la création de 220 entreprises en 2021 dont plus de 70% d'entreprises individuelles majoritairement dans le commerce, le tourisme et les services.
- Des zones d'activité du territoire ont aujourd'hui la possibilité de s'agrandir et d'augmenter leur nombre d'emploi sur le territoire.
- 28%** des emplois sont occupés par des personnes habitant et travaillant dans la même commune. Environ 30% des emplois sont occupés par des personnes venant en dehors de la CC BLI ce qui représentent **près de 3 000 navetteurs par jour**.
- Le taux d'activité de l'ensemble de la population en âge de travailler est de 75,5% sur l'ensemble de la CC BLI. La répartition géographique est globalement homogène. Cependant, elle diffère grandement suivant les tranches d'âges. Les pré-retraités sont les plus touchés ainsi que les jeunes actifs par le chômage. C'est une dynamique qui est nationale et n'est pas accentuée sur le territoire mais qui révèle un enjeu sur l'insertion sociale et professionnelle de certaines catégories de population.

RES G1 - Répartition des établissements actifs employeurs par secteur d'activité agrégé fin 2019



Un territoire **porteur d'emplois** à l'échelle de la Bresse bourguignonne qui implique de **nombreux flux de déplacement**, externes depuis les EPCI voisins et internes entre les communes de BLI.

Principaux pôles générateurs de flux

Les bassins de vie

L'INSEE définit les différents bassins de vie du territoire au sens du recensement.

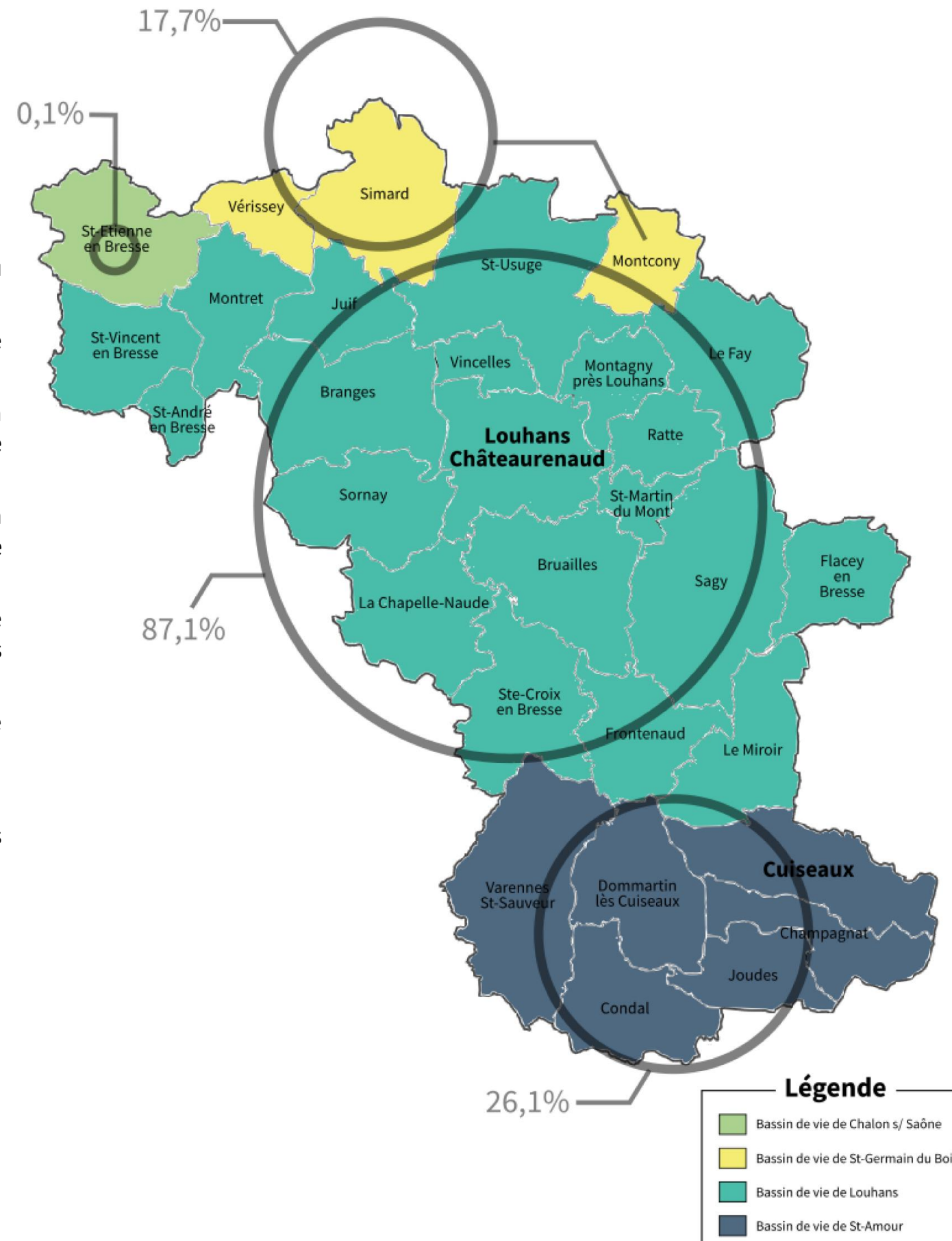
Bresse Louhannaise Intercom' gravitent autour de 4 bassins de vie majeurs suivant sa répartition géographique.

- Le bassin de vie de Louhans qui irrigue près de 90% de la population de la collectivité, pôle structurant du territoire en terme d'équipements et de services.
- Le bassin de vie de Saint-Amour dans le Jura qui irrigue le sud de la collectivité mais qui est à mettre en parallèle avec l'attractivité même que représente Cuiseaux sur ce secteur.
- Le bassin de vie de Saint-Germain-du-Bois qui concerne une petite partie de la population nord du territoire avec des zones d'habitations situées à proximité.
- Le bassin de vie de Chalon-sur-Saône qui concerne une seule commune, Saint-Etienne-en-Bresse située à moins de 30 minutes.

Les flux vers ses différents bassins de vie sont représentatifs des besoins des populations.

Bresse Louhannaise Intercom'

Part de la population de chaque bassin de vie qui réside dans une commune de BLI



Les Flux et les motifs de déplacements

Dans le cadre de l'élaboration du projet de territoire, une enquête ménage-déplacement a été réalisée par le bureau d'études New Deal. Celle-ci aborde la mobilité auprès de 600 personnes interrogées. Ce premier travail alimente l'analyse des flux du territoire.

Les flux internes

En résumé, de nombreux déplacements sont réalisés en interne pour différents motifs. Sur 600 personnes :

- 88% réalisent leurs courses alimentaires à BLI dont 72% à Louhans et 82% sur les trois pôles urbains de Louhans, Cuiseaux et Branges.
- 51% achètent leur équipements dans des commerces de BLI dont 46% à Louhans et la totalité sur les 3 communes précédemment citées.
- 70% pratiquent leur loisir sur BLI dont 50% à Louhans
- 89% des répondants restent sur BLI pour les soins du quotidien mais seuls 36% pour les soins spécialisés.

Louhans ressort comme un haut lieu de déplacement pour les habitants de la collectivité au vu de la concentration de services, de commerces et d'équipements.

Les flux externes

Suivant les catégories suivantes :

- Les courses alimentaires :
 - 13% se rendent sur la CC Porte du Jura
 - 6% à Saint-Germain-du-Bois
 - 4% à Chalon-sur-Saône (ce taux est représentatif des actifs qui travaillent également sur le Grand Chalon)

- L'achat d'équipement :
 - 30% à Lons-le-Saunier
 - 29% à Chalon-sur-Saône
 - 13% à Bourg-en-Bresse
 - 7% par internet
 - 2% à Dijon
- Sport, loisirs, sorties :
 - 28% à Lons-le-Saunier
 - 17% à Chalon-sur-Saône
 - 11% à Bourg-en-Bresse
- Les soins spécialisés :
 - 38% à Chalon-sur-Saône
 - 36% à Lons-le-Saunier
 - 23% à Bourg-en-Bresse
 - 6% à Lyon
 - 4% à Dijon

Des déplacements internes concentrés **sur Louhans**.
Des **besoins ponctuels** pour se rendre sur les villes de Chalon-sur-Saône, Lons-le-Saunier et Bourg-en-Bresse.

Les Flux Domicile-Travail des habitants de BLI

Des déplacements majoritairement en voiture

La voiture est le mode de déplacement privilégié pour **les trajets domicile-travail (part modale de 87%)**. Près de 5% des déplacements sont réalisés à pieds ou à vélo. La part modale TC est relativement faible à moins de 2%, expliqué en partie par l'aspect rural du territoire et l'offre de TC aujourd'hui visible sur les communes de BLI.

Territoire	Voiture	Modes actifs	TC	Autres
BLI	87	4,8	1,6	6,6
CC Porte du Jura	86,3	5,6	2,2	5,1
CC Bresse Nord Intercom'	85	5,6	1,3	8,1
CC Terres de Bresse	89,9	2,9	1,2	6
CC Bresse Revermont 71	87	3,8	0,8	8

Cette répartition des modes de déplacement pour les trajets domiciles travail est partagée à l'échelle des territoires voisins.

La part modale de la marche à pied est plus importante sur les communes de Louhans et Cuiseaux au regard de leur positionnement comme pôle d'emploi et urbain de la collectivité avec respectivement, 9,5% et 7,5%.

Des déplacements majoritairement internes

70% des actifs de BLI travaillent sur le territoire soit près de 8 500 personnes dont 28,4% qui travaillent et résident dans la même commune, soit plus de 3 000 actifs.

Les longs déplacements domicile-travail sont ainsi minimisés, que ce soit vers l'extérieur du territoire mais aussi entre communes.

Le plus gros des déplacements internes entre communes sont vers Louhans (et son unité urbaine formée par Branges et Sornay) et Cuiseaux, les deux pôles d'emplois majeurs de la collectivité.

Les flux d'échanges

A Louhans **30% des emplois sont occupés par des habitants** de la commune représentant plus de la moitié des actifs de Louhans. Ainsi, 70% des emplois sont occupés par des non résidents, ce qui représente près de **3 000 navetteurs** (données 2016).

Les communes de Branges, Cuiseaux et Varennes-Saint-Saveur sont également de gros pôles d'emploi du territoire avec un taux de polarisation de l'emploi supérieur ou égale à 1, ce qui implique des flux d'échange d'actifs entre les communes de BLI et ses territoires voisins.

Des flux domicile-travail en interne à BLI concentrés sur Louhans, Cuiseaux, Branges et Varennes-Saint-Saveur.
La **voiture** comme mode de déplacement privilégié pour se rendre au travail.

Les Flux Domicile-Travail des habitants de BLI

Des déplacements à la fois vers l'extérieur...

L'enquête réalisée par New Deal, sur un panel de 600 personnes, montre que 30% d'entre eux travaillent à l'extérieur de la communauté de communes. Une partie se dirige vers les grands pôles d'emplois et de service :

- Lons-le-Saunier
- Chalon-sur-Saône
- Bourg-en-Bresse
- Dijon

Les statistiques INSEE montrent également des déplacements vers l'extérieur dans le cadre du domicile-travail. On retrouve les flux suivants et leur destination :

- Agglomération de Lons : 726 actifs
- Le Grand Chalon : 651 actifs
- CC Porte du Jura : 648 actifs
- CC Terres de Bresse : 610 actifs
- CA3B : 395 actifs
- CC Bresse Revermont 71 : 214 actifs
- D'autres flux résiduels sont à destination d'autres EPCI.

Soit près de 30% des actifs résidant sur BLI qui vont travailler à l'extérieur.

... Et à la fois des déplacements depuis l'extérieur

La CC BLI pourvoit également des emplois pour les territoires extérieurs. Les flux à destination de BLI sont principalement en provenance de :

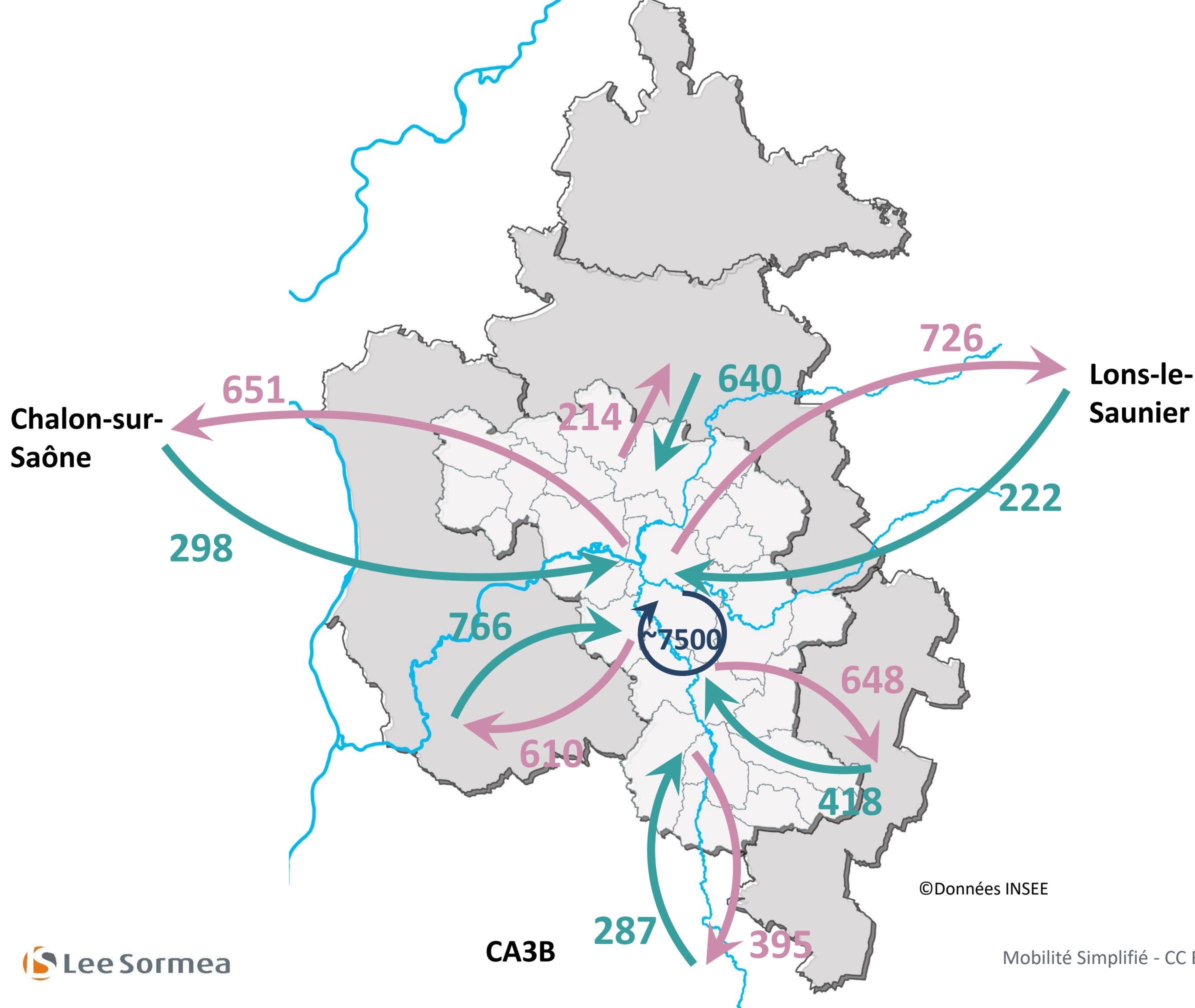
- CC Terres de Bresse : 766 actifs
- CC Bresse Revermont 71 : 640 actifs
- CC Porte du Jura : 418 actifs
- Le Grand Chalon : 298 actifs
- CA3B : 287 actifs
- Agglomération de Lons : 222 actifs

Soit plus de 25% des emplois qui sont occupés par des actifs résidants à l'extérieur de BLI.

Les flux d'échanges sont équilibrés entre le nombre d'actifs qui sort du territoire et le nombre qui y rentre. Une disparité est visible en terme de territoire mais qui s'explique en partie par l'attractivité économique de BLI au sein du Pays de la Bresse bourguignonne.

La carte présentée ci-après, reprend les différents flux identifiés par l'INSEE concernant les flux domicile-travail.

Des flux domicile-travail vers l'extérieur sur des pôles régionaux comme Chalon-sur-Saône et Lons-le-Saunier.
Des flux d'échanges majoritairement en voiture.



Les Flux de déplacement

2 pôles internes de déplacement majeurs :
unité urbaine de Louhans et Cuiseaux.
Louhans, ville remarquable, avec son
marché traditionnel qui rayonne au-delà
de la Bresse bourguignonne

La voiture est le mode de déplacement
prioritaire sur le territoire pour les flux
domicile – travail (87%)

Un territoire majoritairement tourné
sur lui-même en terme de
déplacement.
Louhans, concentre le plus d'échanges

12 zones d'activités à desservir à la fois
pour les salariés mais aussi pour le Fret
avec des entreprises de logistiques et
de grosses industries.

Des flux externes concentrés sur Lons-le-
Saunier, Chalon-sur-Saône et Bourg-en-
Bresse.

Un emploi porté par l'artisanat, le
commerce et les services avec des
établissements inférieurs à 10 salariés et
Louhans, sous-préfecture du CD71.



Des flux concentrés sur Louhans, ville marchande du territoire avec de nombreux commerces à
desservir en centre-ville.

Des pôles relais de service et d'équipement qu'il ne faut pas négliger.

Des connexions avec les territoires voisins à prendre en compte.

Le Portrait du territoire en chiffres

Démographie

- Population constante autour de **28 000** habitants
- **63%** des ménages sont des familles avec enfants
- **35,5%** des habitants ont plus de 60 ans et cette catégorie de population est en augmentation

Economie et flux de déplacement

- Plus de **10 000** emplois sur le territoire
- **75,5%** de la population est active soit **12 043** habitants dont **10 700** ont un emploi
- **90%** des ménages ont au moins une voiture

- Une part modale voiture de près de **87%** pour les déplacements domicile-travail
- **30%** des emplois sont occupés par des personnes venant en dehors de BLI ce qui représentent près de **3 000 navetteurs par jour**
- **70%** des actifs de BLI travaillent sur le territoire, soit **7 500 salariés**
- **30%** des actifs de BLI travaillent en dehors du territoire ce qui représentent **3 000** personnes
- Près de **1 400** flux d'échanges Domicile - Travail par jour avec Terres de Bresse et plus **1 000** avec Porte du Jura

Avec :

- des profils aux besoins de mobilités différents,
- des flux en internes, vers et depuis l'extérieur,

Le défi pour BLI est de construire une **stratégie de mobilité** avec une **vision long terme** et avec un **bouquet de services** répondant à tous les besoins de mobilité sur son territoire.

Les projets – Horizon 2 à 5 ans

Le projet de passerelle du quartier de Bram à la Place du Breuil (Louhans) :

- Lien modes doux entre deux pôles de la ville de Louhans ;
- Atténuation de l'effet de coupure urbaine ;
- Bénéfique pour les événements en lien avec le Parc des Sport et le marché de Louhans ;
- Dans ce cadre, est pensé un poumon vert pour la commune sur le Place du Breuil sans contraindre le stationnement.

La promenade et la place des cordeliers (Louhans) :

- Projet déjà initié avec une première partie livrée ;
- Réflexion en lien avec l'ilot Lorette ;
- Cordon vert de la commune et lieu de promenade privilégié.



Pôle Enfance Jeunesse Famille (Louhans) :

- Accueil de loisir ;
- Relais d'assistant(e)s maternel(le)s ;
- Ludothèque.

Salle Multisports (Branges) :

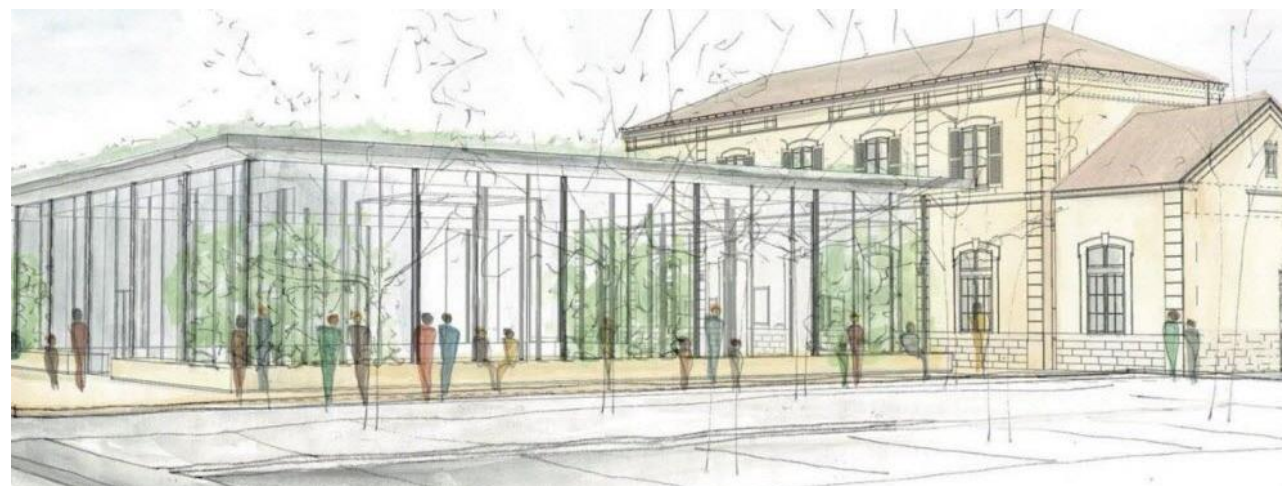
- A destination des scolaires
- Sport adapté aux handicaps
- Accueil de compétitions et manifestations

Petites Villes de demain (Louhans et Cuiseaux) :

C'est un dispositif qui a pour objectif d'améliorer les conditions de vie des habitants de petites communes sélectionnées au programme. Le dispositif vise la revitalisation d'une centralité de territoire et agit sur plusieurs leviers : les commerces de proximité, la nature en ville, la mobilité, le numérique, la culture, l'accès aux services...

La médiathèque (Louhans) :

- Transformation de la gare de Louhans en médiathèque
- Reprise du parvis avec la mise en accessibilité de la médiathèque
- Etude sur les arrêts de cars à déplacer



LES MOBILITÉS SUR BLI

- Maillage routier
- Transport de marchandises
- Réseau ferroviaire
- Transports collectifs
- Aménagements cyclables
- Covoiturage
- Mobilité électrique
- Démobilité
- Mobilité solidaire

Maillage routier

Autoroute A39

BLI est traversée par l'A39, un axe important qui cumule plusieurs enjeux à différentes échelles :

Echelle régionale :

- Une fonction de liaison de l'est du territoire national
- Une fonction de transit entre Dijon et Bourg-en-Bresse
- Un axe relié au nord de la France par l'A31 et à Lyon par l'A36
- Un axe de liaison touristique en période hivernale pour rejoindre les Alpes

Echelle territoriale :

- Une fonction de desserte de la Bresse bourguignonne via 2 échangeurs sur et à proximité du territoire, un premier à Le Miroir et un second à Beaupont.

Ces portions d'autoroute sont payantes. C'est un levier de desserte économique du territoire entre deux pôles importants que sont Dijon et Lyon.

Les échangeurs sont principalement situés au Sud-Est du territoire et sont accessibles par la D996 et la D972, ce qui implique un fort trafic PL sur ces axes.



Les voies structurantes

Le territoire est bien desservi en voies structurantes qui convergent toutes vers Louhans. Il s'agit principalement de départementales à 2*1 voie.

Un axe Est/Ouest se dégage pour rejoindre Lons-le-Saunier et Chalon-sur-Saône par les RD971 et RD678.

Le trafic est important sur les départementales du Pays de la Bresse bourguignonne, et notamment BLI. Il présente également un trafic PL très important, notamment en lien avec le desserte économique et la desserte de Louhans. En page suivante, la carte présente une hiérarchisation du réseau selon les trafics.

Les franchissements et ouvrages d'art

Le territoire est traversé par la Seille, une rivière navigable de la Saône-et-Loire. Ainsi des passages supérieurs sont visibles pour relier les rives, notamment sur la RD167, RD971 et la RD678. La Seille est navigable entre Louhans et La Truchère avec une halte à Louhans et un port à Branges. C'est un point touristique important du territoire qui attire une clientèle nationale et européenne.

Ces ouvrages permettent d'atténuer les effets de coupures entre les territoires causées à la fois par le milieu naturel (ici par l'aspect hydrologique du territoire) et les différents réseaux (autoroute A39, voie ferrée).

Le territoire est aussi parcouru par de nombreux passages à niveau en lien avec la ligne TER de Dijon <-> Bourg-en-Bresse qui dessert le territoire et la ligne Bourg-en-Bresse <-> Besançon qui transite par le territoire.

Ces types d'infrastructures présentent des enjeux importants comme leur sécurisation, le trafic PL et leur franchissement par tous les modes de déplacement.

Maillage routier

Le Trafic routier

Le trafic tous véhicules est important sur le territoire avec 4 départementales majeures qui forment deux liens Nord/Sud et Est/Ouest de la collectivité. Elles représentent les axes d'échanges entre Cuiseaux et Dijon et entre Chalon-sur-Saône et Lons-Le-Saunier.

Les départementales font apparaître un réseau en étoile en direction de Louhans et qui permet de desservir la totalité des communes du territoire.

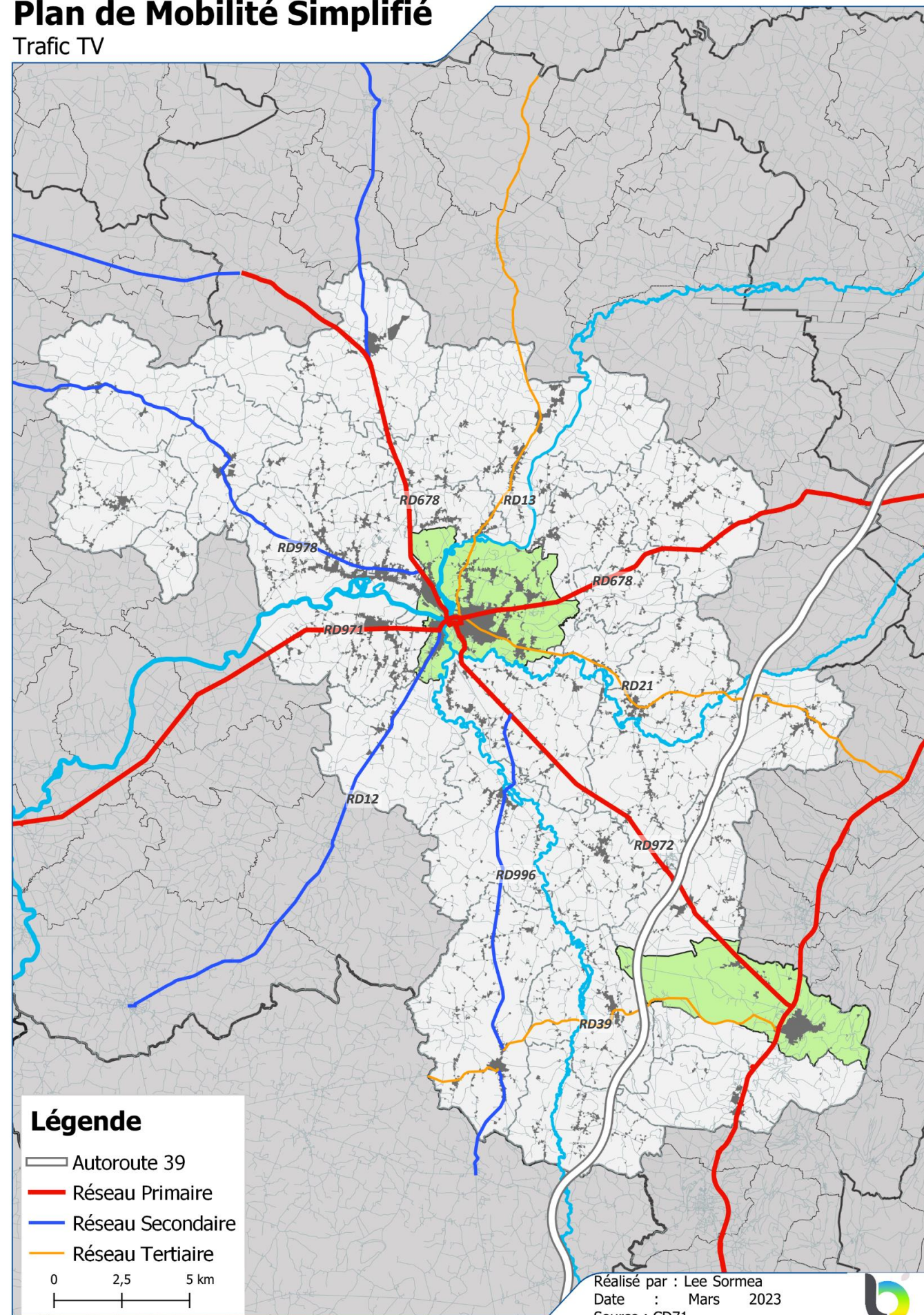
La carte ci-contre présente trois niveaux de trafic qui définissent la hiérarchisation du réseau :

- Le réseau Primaire : Axe avec un trafic supérieur à 3 000 véhicules/jour
- Le réseau Secondaire : Axe avec un trafic compris entre 1 500 et 3 000 véhicules/jour
- Le réseau Tertiaire : Axe avec un trafic inférieur à 1 500 véhicules/jour

Au-delà des voies départementales, l'autoroute A39 et les voies de desserte locale sont prises en compte également dans la hiérarchisation.

Plan de Mobilité Simplifié

Trafic TV



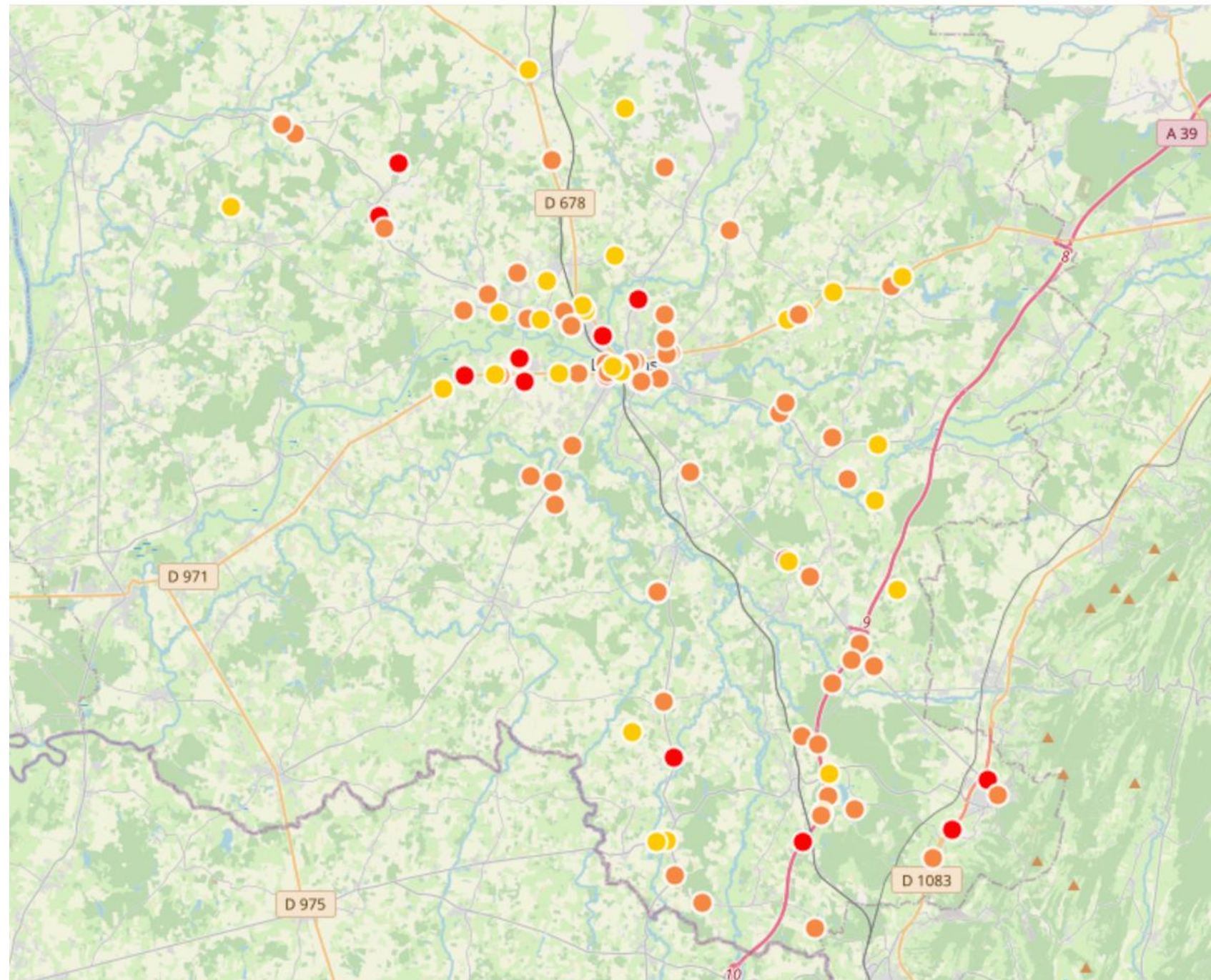
Résultats : 111 accident(s) trouvé(s) | Tué(s) : 18 | Blessés : 134 | dont hospitalisés : 71 | dont légers : 63

· 2019 - 2018 - 2017 - 2016 | Bourgogne-Franche-Comté | 71 - Saône-et-Loire | CC Bresse Louhannaise Intercom' | Gravité accident : Mo

La carte ci-contre, tirée de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, représente les accidents impliquant l'intervention de la police ou des pompiers sur le territoire de la CC BLI entre 2016 et 2020.

En 5 ans, 111 accidents ont eu lieu sur la collectivité qui ont impliqués 18 personnes tuées, 134 blessés dont 71 hospitalisations et 63 blessés légers.

- Près de la moitié des accidents sont principalement concentrés sur les centres urbains de Louhans, Branges, Sornay et Cuiseaux.
- Les accidents impliquant des cycles ou des piétons sont principalement concentrés sur l'unité urbaine de Louhans.
- Les départementales sont les axes les plus impactés par des accidents, notamment la RD971 et la D678.
- Des accidents sont également visibles sur l'autoroute A39.
- Plusieurs accidents mortels impliquent des personnes âgées de plus de 65 ans.
- 2 accidents mortels impliquent des 2 roues motorisées.



Le transport de marchandises

Le Trafic PL

Le trafic PL est également assez important sur le territoire avec 5 axes majeurs qui desservent de manière transversale le territoire par la RD971 et la RD678 qui lient Chalon-sur-Saône à Lons-Le-Saunier.

On retrouve également un trafic PL conséquent sur la RD678 en lien avec la RD972 qui permet de rattraper l'Autoroute A39.

La RD996 présente aussi un fort trafic PL qui dessert des zones d'activités économiques et qui lie le territoire à Bourg-en-Bresse.

La carte ci-contre présente trois niveaux de trafic PL qui définissent la hiérarchisation du réseau :

- Le réseau Primaire : Axe avec un trafic PL supérieur à 150 camions/jour
- Le réseau Secondaire : Axe avec un trafic PL compris entre 50 et 150 camions/jour
- Le réseau Tertiaire : Axe avec un trafic inférieur à 50 camions/jour

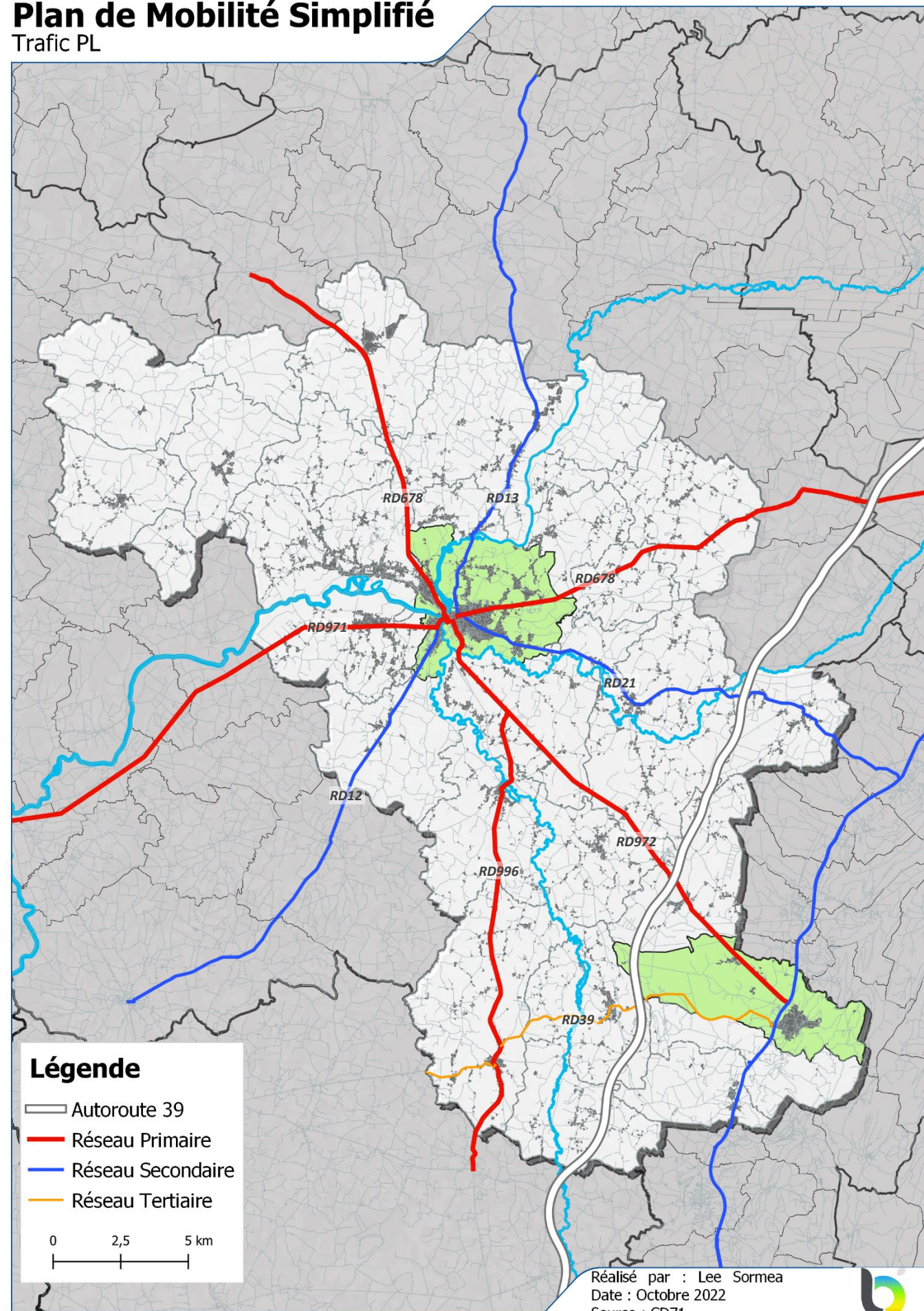
Au-delà des voies départementales, sont prises en compte également dans la hiérarchisation l'Autoroute A39 qui est un axe de desserte régionale et nationale.

Le FRET

La ligne de TER est une ligne mixte également exploitée pour le fret avec selon les ressentis une forte utilisation. Le fret ne ressort pas aujourd'hui comme une solution de développement du transport de marchandises ferroviaire, ni de développement économique.

Plan de Mobilité Simplifié

Trafic PL



Réseau ferroviaire : la ligne TER

La desserte

BLI bénéficie d'une desserte ferroviaire à destination de Dijon et de Bourg-en-Bresse par la desserte d'une seule gare à Louhans :

- 5 Allers/Retours par jour à destination de Bourg-en-Bresse : 32 minutes de trajet
- 5 Allers/Retours par jour à destination de Dijon: 1h10 de trajet
- 1 à 2 trajets à l'heure de pointe
- La ligne dessert 16 gares dont les gares de Saint-Amour et **Seurre** (covoiturage pour rejoindre cette gare plus desservie par des TER)

Pour des trajets vers Bourg-en-Bresse, l'usage du TER est compétitif financièrement et en gain de temps pour l'utilisateur comparé à la voiture.

- Tarif à l'unité Louhans<->Bourg-en-Bresse : 10,7€ (ou 16€ vers Dijon).
- Tarif abonnement mensuel TER Louhans<->Bourg-en-Bresse à moins de 120€ et moins de 175€ pour se rendre à Dijon.

Horaire

Un seul TER est cohérent pour aller à Bourg-en-Bresse en heure de pointe du matin (HPM) à 7h55 et deux pour en revenir en heure de pointe du soir (HPS) à 17h37 et 18h32. Pour aller à Dijon et en revenir, un seul TER est disponible en HPM à 7h05 et deux en HPS à 17h44 et 18h53.

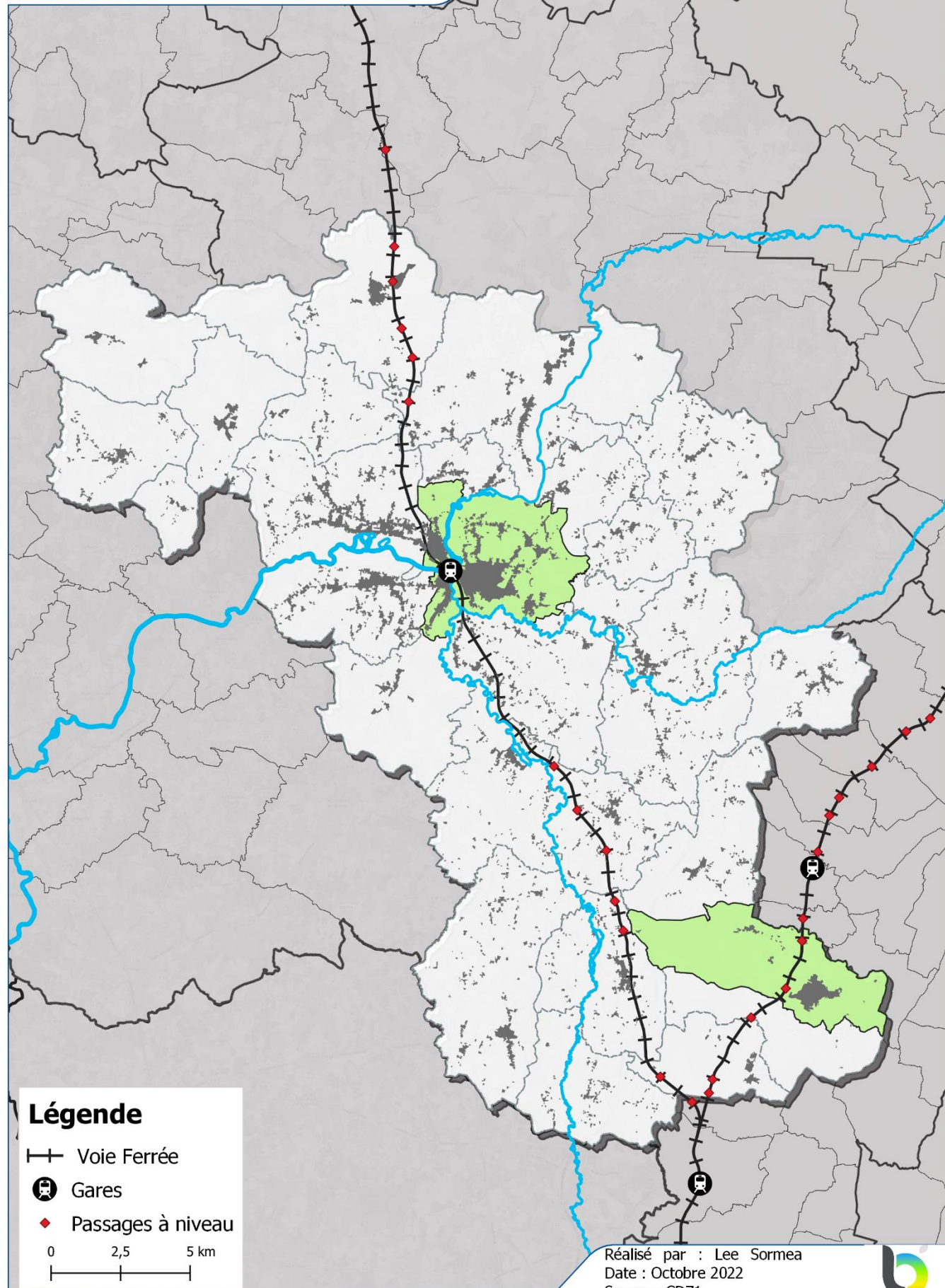
Le desserte est donc relativement faible sur le territoire et ne s'adapte pas forcément aux horaires des actifs ou étudiants se rendant en dehors du territoire. Une continuité de service est possiblement assurée par les cars régions mais ceux-ci ne présentent pas de desserte favorable.

Fréquentation

Sur l'année 2020, la gare de Louhans a accueillie près de 19 500 voyageurs et 31 000 sur 2019. A titre comparatif, sur la ligne Dijon <-> Bourg-en-Bresse en 2019, la gare de Seurre accueille plus de 59 000 voyageurs par an (fréquence plus forte des trains), la gare de Mervans accueille 9 000 voyageurs et Saint-Jean-de-Losne 53 000 voyageurs.

Plan de Mobilité Simplifié

Réseau Ferré



Réseau ferroviaire : la ligne TER

La Gare de Louhans

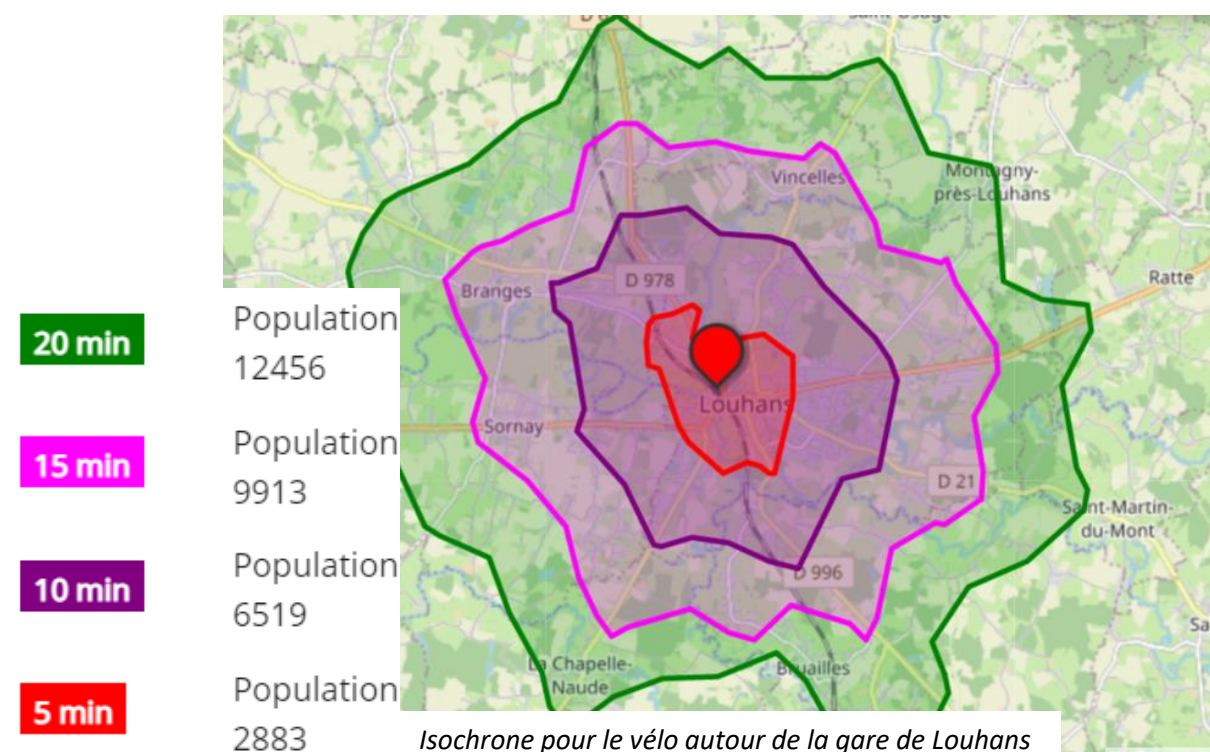
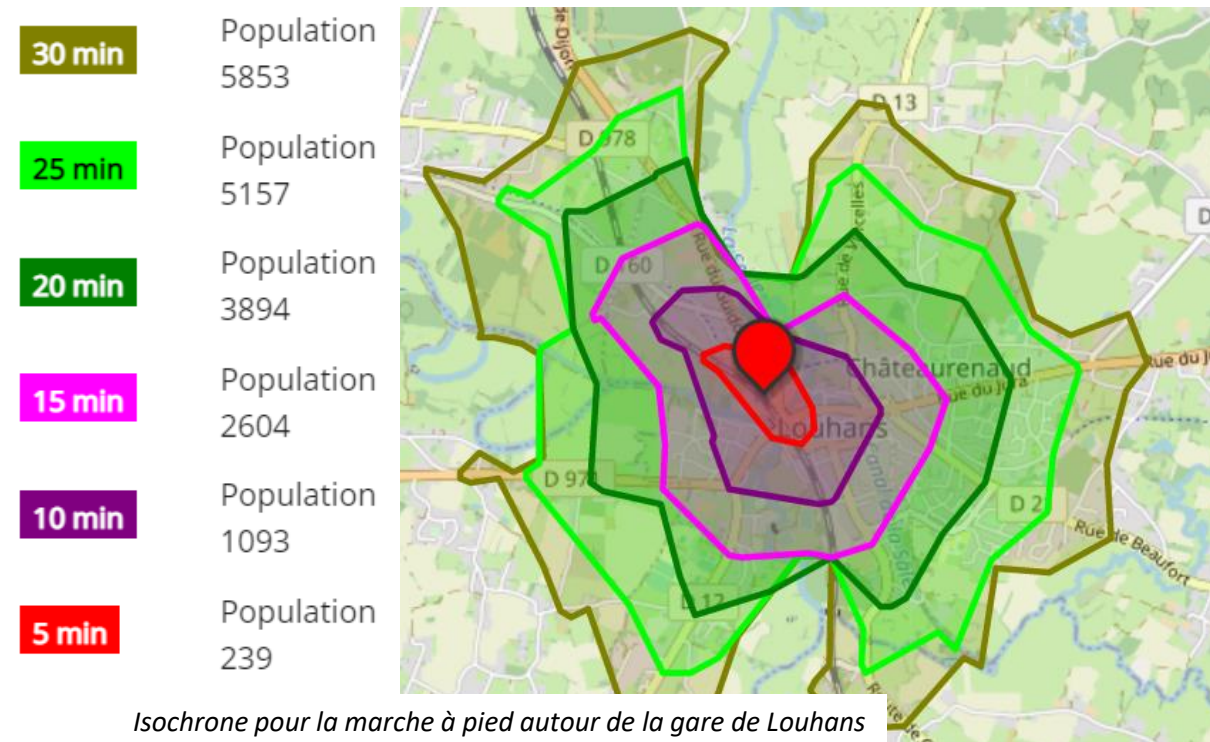
Le bâtiment de la gare de Louhans est par ailleurs inscrit à l'appel à projet « 1001 Gares » et accueillera à l'avenir une médiathèque construite sur le parvis.

La gare de Louhans a perdu son guichet de vente de billet, en fin d'année 2022. Un espace de vente a été aménagé à la mairie de Louhans. Cette fermeture accentue l'usage numérique des titres de transport dans un milieu à dominante rurale.

Rabatement modes actifs sur la gare

La carte des isochrones montre le fort potentiel de rabattement en modes actifs de la gare de Louhans :

- Dans un rayon de 2 km (30 minutes à pied – isochrone en haut) :
 - 5 853 habitants, quasiment tout le centre ville de Louhans
 - Englobe plusieurs emplois dont les centres commerçants et administratifs de Louhans
- Dans un rayon de 4 km (20 minutes en vélo classique – isochrone en bas)
 - 12 456 habitants, dont les communes de Branges, Sornay, Vincelles et Bruailles
 - Plusieurs zones d'activités desservies
 - Les communes de Saint-Usage, Ratte, La Chapelle-Naude, Saint-Martin-du-Mont, Montagny-près-Louhans peuvent accéder à la gare de Louhans par Vélo à Assistance Electrique en moins de 20 minutes



Réseau ferroviaire : la ligne TER

Venir en voiture à la gare de Louhans

- Parking de la gare (environ 20 places): saturé en journée
- Parking de covoiturage de 15 places saturés en journée
- Borne de recharge pour véhicule électrique avec 2 points de chargement

⇒ **Stationnement sous pression**

Venir en vélo à la gare de Louhans

- Bande cyclable sur voirie en lien avec le centre-ville de Louhans et la voie verte Chalon-sur-Saône et Lons-le-Saunier sur la rue du 19 Mars 1962
- 1 consigne vélo sécurisée « Mobigo » SNCF accessible sous souscription à un abonnement - 8 places
- 4 Arceaux à vélo pour 8 stationnements en libre service et gratuit

⇒ Sous-utilisation des stationnements vélo. A 2023, deux abonnements pour la consigne Mobigo sont encore disponibles.

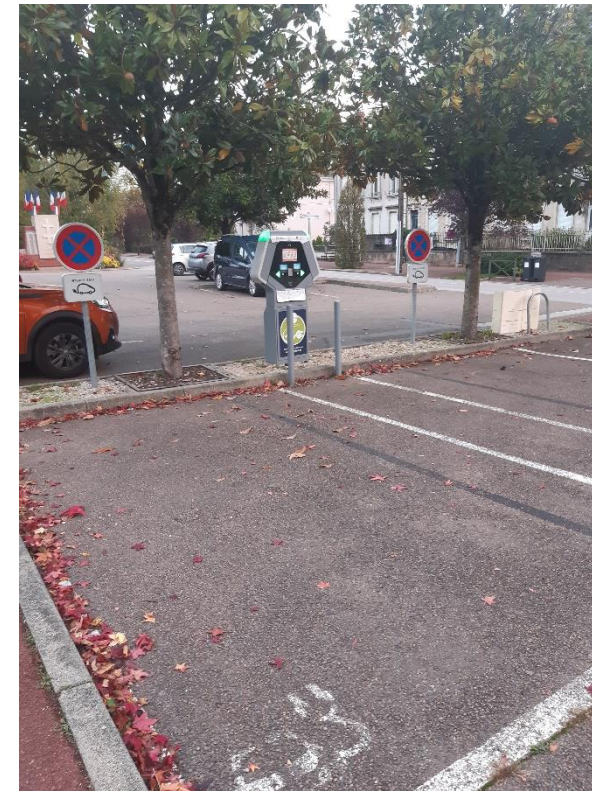
⇒ **Intersection en amont de la gare qui ne facilite pas la circulation des vélos**

Venir à pied à la gare de Louhans

- Passage inférieur permettant le franchissement des voies ferrées pour rejoindre les deux quais
- Gare accessible seulement depuis le pont René Cassin
- Trottoirs confortables

Venir en TC à la gare de Louhans

- Lignes de transport Mobigo 703, 713 et 717 – Les correspondances seront traitées ultérieurement
- TAD



Réseau ferroviaire : la ligne TER

Du fait de sa proximité avec le territoire de BLI, les gares de Saint-Amour et Cousance ont du potentiel pour capter des habitants de la collectivité.

La Gare de Saint-Amour

On peut également citer la gare de Saint-Amour qui irrigue le sud du territoire avec une ligne de TER qui dessert Bourg-en-Bresse, Besançon, Lyon, Dijon et Lons-le-Saunier avec des horaires plus importants à destination de Bourg-en-Bresse en heure de pointe avec un temps de trajet limité.

La desserte vers Lons-le-Saunier permet de prendre 2 trains en HPM et 1 train en HPS avec des temps de trajets également limités.

Cette gare permet de rejoindre Lyon en un peu plus d'une heure avec 2 trains le matin et 3 trains le soir.

La gare de Saint-Amour a accueilli en 2020 plus de 33 000 voyageurs et 55 000 en 2019. La gare de Cousance a accueilli en 2019, 7 000 voyageurs.

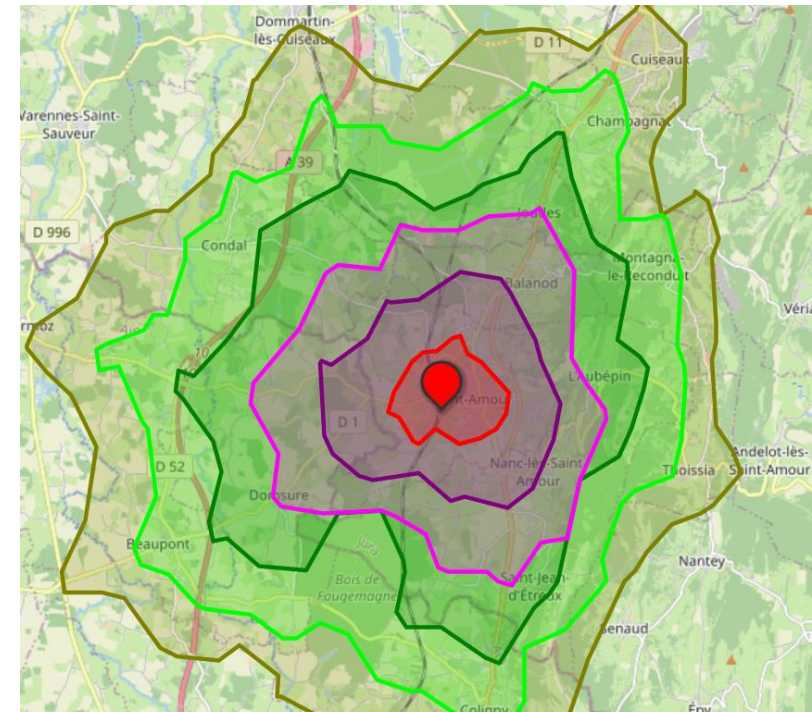
Rabattement modes actifs sur la gare

La carte des isochrones (en haut à droite) montre le potentiel de rabattement en vélo des habitants de BLI vers la gare de Saint-Amour :

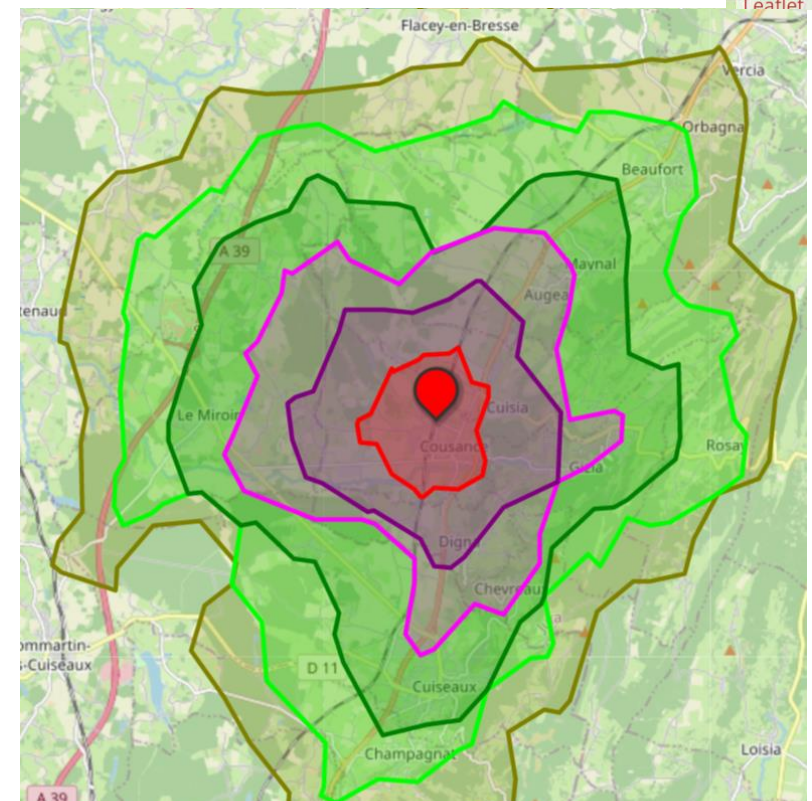
- Dans un rayon de 8 km (30 minutes en vélo classique)
 - Les communes de Condal, Cuiseaux, Dommartin-lès-Cuiseaux, Joudes
 - La commune de Varennes-Saint-Sauveur peut également être accessible en 30 minutes de VAE.

La gare de Cousance est également accessible à vélo. Elle irrigue plus facilement le Sud-Est du territoire de BLI. En ce sens, la gare de Cousance est accessible :

- Dans un rayon de 8 km (30 minutes en vélo classique)
 - Les communes de Cuiseaux, Joudes, Frontenaud et Le Miroir
 - Les communes de Dommartin-lès-Cuiseaux et Flacey-en-Bresse peuvent être également accessibles en 30 minutes de VAE.



Isochrone pour le vélo autour de la gare de Saint-Amour



Isochrone pour le vélo autour de la gare de Cousance

Les transports collectifs : Les Cars Région

En plus des transports scolaires, la Région a la gestion des lignes interurbaines régionales 703, 713 et 717 desservant la CC BLI.

Le prix du trajet est fixé à 1,50€ ou l'abonnement mensuel est à 40€.

Nous ne disposons pas à ce jour des données de fréquentation de la Région.

La ligne 703

Son itinéraire permet de relier Louhans à Chalon-sur-Saône en passant par Saint-Germain-du-Plain.

La ligne circule sur quatre horaires en semaine, dont 2 en heure de pointe du matin et 1 à l'heure de pointe du soir, et sur 3 horaires le samedi.

Cette ligne dessert 4 communes du territoire : Louhans, Branges, Montret et Saint-Etienne-en-Bresse. Saint-Germain-du-Plain est accessible à moins 20 minutes en transport en commun (TC) et Chalon-sur-Saône en moins d'une heure.

La ligne 713

Son itinéraire permet de relier Louhans à Tournus.

La ligne circule sur quatre horaires en semaine, dont 2 en heures de pointe du matin et 1 à l'heure de pointe du soir, et sur 1 horaire le samedi qui permet de faire un aller-retour en matinée.

Cette ligne dessert 2 communes du territoire : Louhans et Sornay. Tournus est accessible en moins 30 minutes en TC.

La ligne 717

Son itinéraire permet de relier Louhans à Lons-le-Saunier.

La ligne permet de réaliser un aller-retour sur la journée entre 7h45 et 17h02.

Cette ligne dessert 2 communes du territoire : la ville de Louhans et Ratte. Lons-le-Saunier est accessible en moins de 40 minutes en TC.

Les temps de parcours proposés par les services de cars Région sont relativement compétitifs en temps brut à la voiture individuelle. La faible desserte du territoire concentrée sur sa partie Nord et ses fréquences peu adaptées aux actifs du territoire ne permet pas aujourd'hui d'en faire un mode de déplacement privilégié par les habitants.

Le manque d'offre en soirée ou en week-end enclave d'autant plus les publics fragiles et les scolaires dans leur déplacement et leur accès aux loisirs et à la culture.

Les Cars Région

Intermodalité des offres de Transport Collectif

Les trois lignes du réseau de Car Région parcourant le territoire convergent toutes vers la gare de Louhans. Il est alors intéressant d'évaluer les potentialités d'intermodalité entre les cars et le TER.

Nous nous basons sur un temps de correspondance acceptable inférieur à 20 minutes :

Pour les habitants captifs de la ligne 703, il est possible d'effectuer un aller-retour à Bourg-en-Bresse dans la journée avec une correspondance en gare de Louhans avec un temps d'attente de 17 minutes le matin et de 6 minutes le soir.

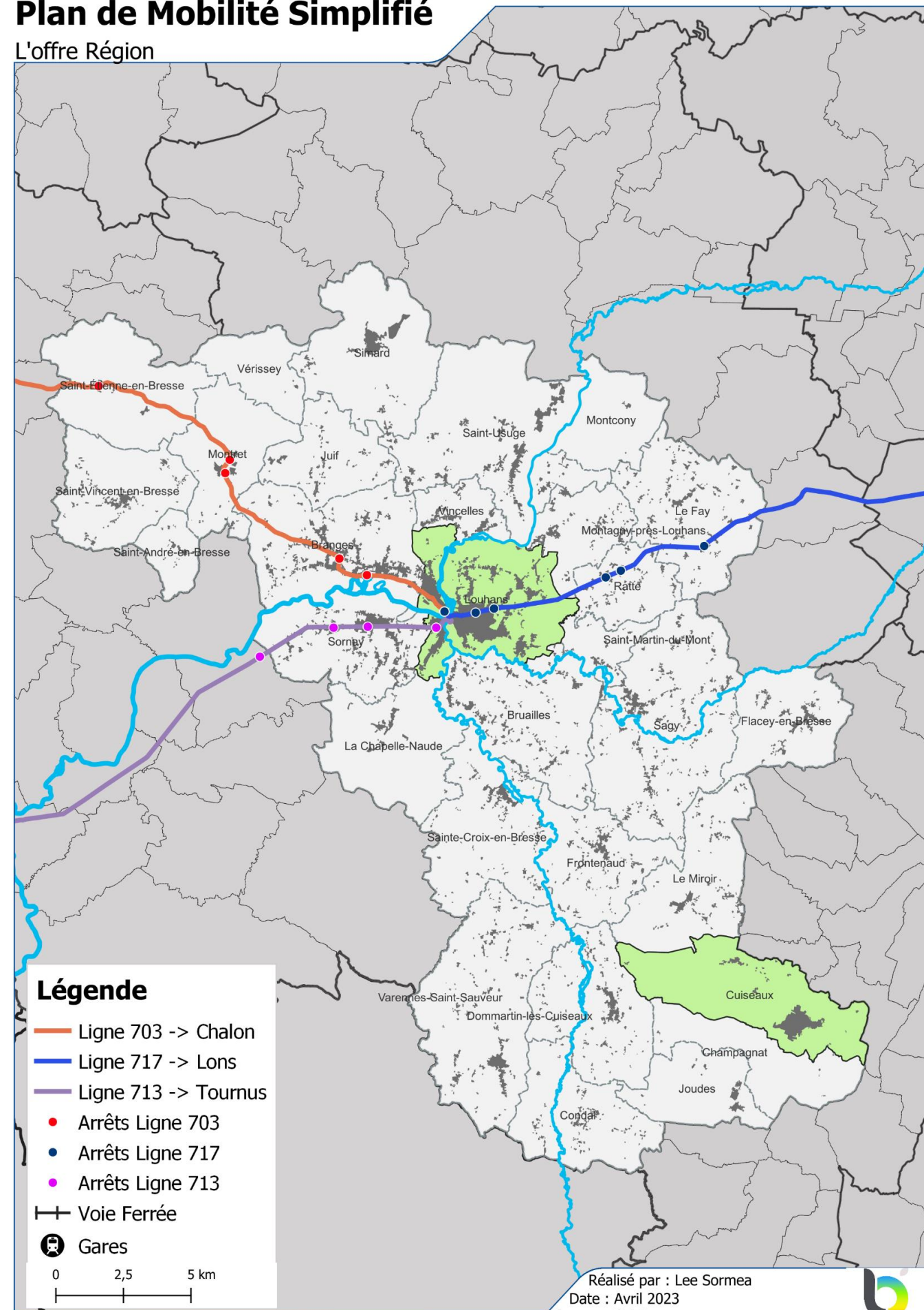
Pour les habitants des lignes 713 et 717, il n'est pas possible d'effectuer un aller-retour à Bourg-en-Bresse dans la journée en Car+TER. Une correspondance est possible le matin mais pas le soir.

Pour se rendre à Seurre en intermodalité TER+CAR, les habitants des lignes 703 et 713 ne peuvent pas suivre une correspondance. Les premiers ont la possibilité de le faire mais avec des temps d'attente relativement long le soir avec 38 minutes d'attente en gare. Les habitants sur la ligne 717 peuvent s'assurer un aller-retour avec des temps d'attente inférieurs à 10 minutes le matin et le soir mais avec un service TER assuré en car le matin.

L'Intermodalité entre le TER et les Cars Région est aujourd'hui peu assurée avec au maximum une correspondance sur la ligne 717.

Plan de Mobilité Simplifié

L'offre Région



Le transport scolaire

Le territoire présente de nombreux établissements scolaires :

- La cité scolaire Henri VINCENOT de Louhans qui cumule un collège, un lycée général et professionnel, ainsi que des classes de BTS pour un total de 1 500 élèves. Sa population scolaire est extrêmement diverse, puisque les élèves proviennent de plusieurs communes différentes.
- Le collège Roger BOYER à Cuiseaux (300 élèves)
- Le collège privé de Notre-Dame à Louhans (200 élèves)

Le transport scolaire régit par la Région

La Région a la gestion du transport scolaire des collégiens et lycéens. Elle a également en gestion, l'internat et la cité scolaire de Henry VINCENOT. La Région fixe 1 arrêt sur un rayon de 1 km et pas d'arrêt en dehors d'un rayon de 3km autour de l'établissement scolaire.

La Région indique que la mutualisation du transport scolaire avec une offre commerciale ouverte à tous est compliquée du fait du remplissage des cars en saturation sur des itinéraires peu adaptés et une discontinuité de service en période de vacances scolaires.

Le transport scolaire régit BLI

Le transport scolaire des maternelles et des primaires est assuré par BLI. Le périscolaire est lui à la charge des communes et le transport d'élèves handicapés est assuré par le CD71.

Le service BLI est porté par deux agents et est réparti en deux secteurs géographiques, le Nord et le Sud. 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).

La 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). BLI est en attente de ce futur règlement et des impacts financiers à venir.

Le secteur Nord représente 17 communes et 22 écoles. Le transport scolaire sur le secteur sud est attribué en marchés sur 7 communes.

Le secteur Sud est desservi par 8 navettes dont 1 navette périscolaire et 1 en régie pour 11 circuits externalisés et 1 circuit internalisé. 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).

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 très faible et 30 à 50 % des élèves inscrits n'utilisent pas le service. Un système de pointage serait à mettre en place pour calculer les besoins réels, sans compter les familles qui utilisent le service à la carte 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. (un système de badge est expérimenté sur les bus de la cité scolaire).

L'offre de TAD de BLI

Un service de Transport A la Demande (TAD) est disponible sur BLI. Ce service de transport collectif permet aux habitants de réaliser des déplacements au sein du territoire. Le TAD transporte les habitants du pas de leur porte au lieu de leur choix.

Il permet de faire un seul trajet ou un aller-retour sans condition de revenus et accessible à tous, notamment les personnes à mobilité réduite. Les enfants de moins de 12 ans doivent être accompagnés.

Pour un tarif de 2.50 € l'aller et de 5 € l'aller-retour, ce service bénéficie aux personnes résidant dans les 30 communes du territoire.

Le TAD est un service mis en place sur deux jours : le mercredi toute la journée (hors 12h/13h30) et le vendredi matin de 9h à 12h.

Le service est soumis à réservation, le plus tard la veille du transport avant 16h.

Le retour d'expérience sur l'année 2020 montre que le service est utilisé par 174 personnes avec 1 692 trajets réalisés sur 100 jours de service. Environ 17 personnes sont transportées par jour de fonctionnement, ce qui est assez élevé pour ce service au regard de la faible irrigation du territoire en TC.

Le service est principalement utilisé dans le cadre des courses et des rendez-vous médicaux.

C'est un service principalement utilisé par des femmes et par des personnes de plus de 60 ans. Le service est également utilisé par des personnes plus jeunes.

Louhans est la destination principale mais aussi le lieu d'origine de près d'1/3 des inscrits. Près de la moitié sont issus de l'unité urbaine de Louhans, ce qui fait écho au plus faible taux de motorisation des communes concernées et à la concentration de service sur la commune de Louhans.

BÉNÉFICIER DU SERVICE

**Transport
à la
demande**

*et
se déplacer
devient facile !*

COMMUNAUTE DE COMMUNES
BRESSE LOUHANNAISE INTERCOM'

03 85 76 01 69



Les aménagements cyclables

Un mode qui concentre des attentes fortes

L'engouement pour le vélo dépasse aujourd'hui largement les limites des grands centres villes. L'enquête réalisée sur BLI (présentée dans la suite du diagnostic) confirme que les attentes des habitants sont très fortes pour disposer d'aménagements permettant de se déplacer à vélo de manière sécurisée.

Atouts

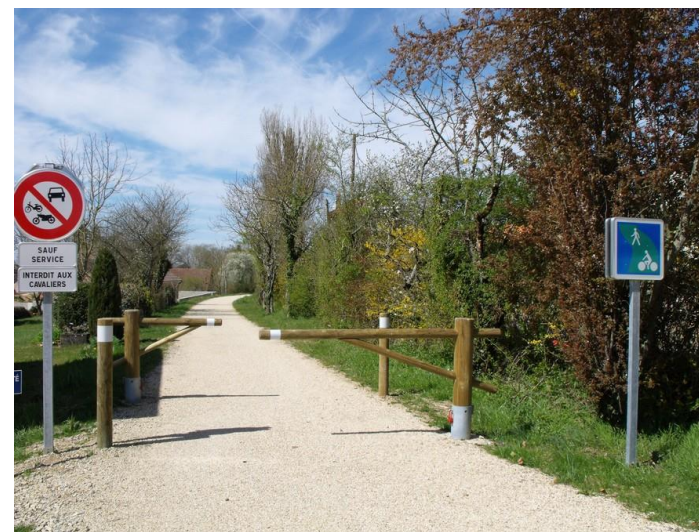
Le territoire comporte nombres d'atouts pour développer la pratique du vélo sous toutes formes :

- Un environnement naturel très vert et agricole, qui incite à la pratique loisir avec les rives de la Seille.
- Une unité urbaine (Louhans, Branges et Sornay) qui cumule de nombreux services marchands et non marchands de proximité qui réduit les kilomètres à parcourir.
- Une ligne TER qui relie deux bassins d'emplois importants et permet d'aller travailler ou étudier en train.
- Un territoire à faible relief entre les pôles générateurs de flux ce qui ne freine pas la pratique du vélo.
- La présence d'une voie verte entre deux pôles départementaux.
- Un territoire touristique à valoriser pour tous les types de clientèle.

Faiblesses

Le territoire présente toutefois certaines faiblesses à surmonter :

- L'intensité du trafic routier notamment de transit et de Poids-Lourd, sur les RD du territoire.
- Un territoire étendu avec de longues distances à parcourir pour se rendre à la fois au travail mais aussi faire ses courses.
- L'absence de liaison cyclable longue distance entre les communes du territoire et l'absence d'une transversale Nord/Sud.
- Peu de liaisons avec les territoires voisins hormis la voie verte entre Lons-le-Saunier et Chalon-sur-Saône.
- L'absence de réelle contrainte à l'usage de la voiture sur le territoire, qui n'incite pas à privilégier les autres modes.
- L'absence d'aménagement et le manque de continuité et de lisibilité des itinéraires cyclable pour travailler une logique de réseau cyclable.
- L'absence de culture vélo partagée entre les différents aménageurs.
- L'absence de jalonnement et de communication spécifique.
- Le label Accueil vélo est peu développé.



Les aménagements cyclables

Itinéraires à vocation touristique

2 types d'itinéraires de type touristiques jalonnent le territoire :

- La voie verte entre Lons-le-Saunier et Chalon-sur-Saône :
 - Aménagement et jalonnement qui parcourt le territoire sur les communes du nord de l'EPCI



- Lien avec la Voie Bleue
- Une partie de l'itinéraire présent sur l'EPCI ne présente pas d'aménagement dédié
- Les itinéraires cyclo touristiques :
- Jalonnement des itinéraires
- Pas d'aménagement dédié
- Boucles entre 20 et 70 km

La thématique du vélo est également portée par plusieurs associations du territoire qui propose des activités en plein-air.

Les territoires limitrophes ne portent pas de projet d'aménagement cyclable d'envergure.

Le stationnement

Le territoire est jalonné de plusieurs stationnement vélo, notamment en centre-bourg et sur les lieux touristiques. La gare de Louhans possède une consigne vélo.

L'office du tourisme précise que les stationnements restent limités et peu satisfaisants, notamment pour les touristes. Il précise que les stationnements de type « pince-roues » ne sont pas qualitatifs.

Les surfaces commerciales sont également peu équipées en stationnement sécurisé.

Il n'y pas non plus de stationnements abrités et sécurisés sur le territoire. Des lieux de desserte importants sont à identifier pour créer une dynamique cyclable sur le territoire, à la fois pour le tourisme mais aussi pour les déplacements du quotidien.

Les services de location

Il n'existe pas de service porté par la collectivité. Toutefois, deux possibilités existent :

- Par l'office du tourisme :
 - Location de 2 VAE et 1 vélo classique + prestataire suivant les réservations => REX : 33 contrats pour 80 vélos de loués, essentiellement par des personnes en séjours, peu de locaux.
- Par la Mission Mobilité :
 - Location de vélo à titre de moyen de transport pour les personnes en précarité de l'emploi.
 - C'est une location gratuite pour les vélos classiques et à 1€/semaine pour les VAE.

Le territoire est pourvu d'un réparateur vélos à Louhans.

Les aménagements cyclables

Le plan vélo du CD71

Le CD71 a édité en 2022 son plan de soutien pour la pratique cyclable des territoires. Le PLAN TOUS À VÉLO, est un ensemble de 14 actions sous 3 axes, parmi lesquelles figurent les aides financières et techniques destinées aux collectivités et aux associations.

- **Axe 1 : Développer la cohabitation harmonieuse et sécurisée des usagers de la route**
 - Renforcer le réseau des itinéraires touristiques à vélo
 - Déployer des infrastructures cyclables sécurisées et continues
- **Axe 2 : Développer la culture du vélo partout en Saône-et-Loire**
 - Travailler de concert avec les gestionnaires de mobilité compétents
 - Contribuer au développement de l'activité vélo
- **Axe 3 : Positionner le département au centre d'un réseau d'acteurs vélo**
 - Mettre en œuvre une politique cyclable territorialisée et opérationnelle
 - Animer et coordonner un réseau d'acteurs vélo

Voici ci-après, une liste des projets subventionnables par les communes et leurs groupements :

- **Les travaux d'équipements** : bornes de recharge pour vélo électrique, arceaux vélos, abris vélos et boxes sécurisés, bornes d'autoréparation et/ou de gonflage, dispositif de comptage des passages vélos
- **Les travaux sur voirie** : marquage au sol, jalonnement, bande cyclable
- **Acquisition de vélos cargos, classiques ou à assistance électrique**

Les deux champs d'intervention proposés par le CD71 sont les suivants :

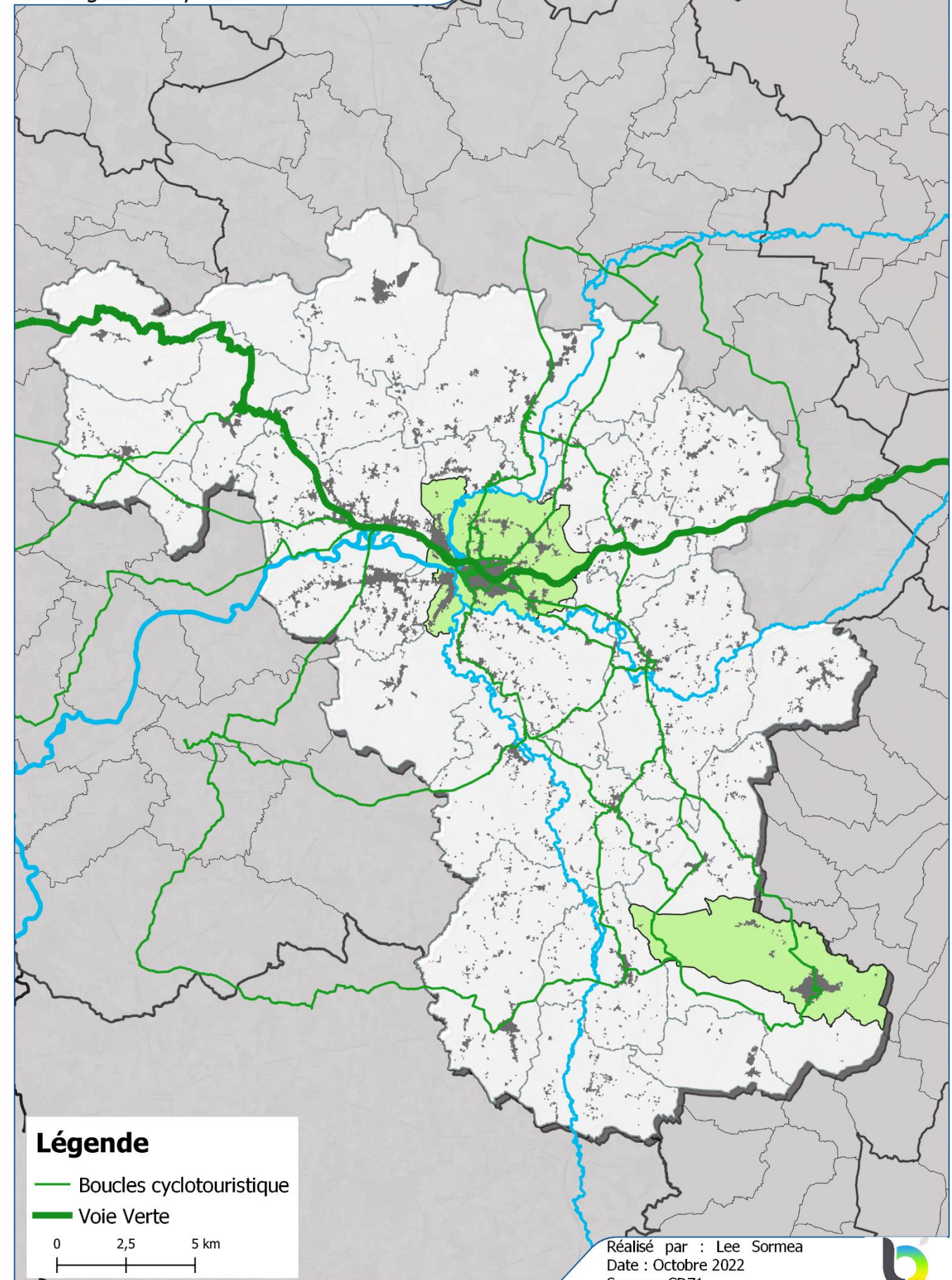
- Appel à projet départemental qui finance les études et travaux
- L'Aide Tous à Vélo pour les petits projets jusqu'à 10 000€

Un **territoire aux nombreux atouts**, pour inciter à la pratique du vélo.

Un **problème de sécurisation et de lisibilité** des déplacements à grande échelle

Plan de Mobilité Simplifié

Aménagement cyclable



Le covoiturage

Les parkings de covoiturage

Aucun parking de covoiturage n'est recensé par les communautés de covoiturage sur BLI. Toutefois, lors de notre visite terrain, nous avons localisé 2 lieux de covoiturage :

- La gare de Louhans qui possède un parking de covoiturage avec une signalisation mise en place mais peu perceptible – environ 15 places.
- Le parking APRR de l'A39 à l'échangeur de Le Miroir – environ 15 places.

Le taux d'occupation de ces deux parkings montrent une certaine pratique du covoiturage sur le territoire.

La mise en relation

La Région pilote une plateforme gratuite de mise en relation pour le covoiturage « ViaMobigo ». L'inscription et l'utilisation du site est gratuite pour les usagers. Suite à la soumission d'un trajet, un prix est proposé au conducteur en fonction du barème kilométrique. Le paiement du passager au conducteur s'effectue directement entre les personnes. A l'avenir, un porte monnaie en ligne sera déployé.

La plateforme peut permettre de créer une communauté dédiée à une entreprise, à une zone d'activité ou tout simplement à un territoire. La création d'une communauté permet de faciliter le covoiturage et de rendre visible les entreprises inscrites. Cette création est possible après une prise de contact avec la Région.

La plateforme souhaite aussi développer le covoiturage au-delà des déplacements domicile-travail pour intégrer cette pratique dans les événements locaux : festival, manifestation culturelle ou sportive...

La plateforme est un outil peu connu sur le territoire d'après le retour des enquêtes auprès de la population.

La Région développe également un second outil de covoiturage appelé « Mobigo covoiturage » pour mettre en place un système organisé et subventionné via une application mobile. Ce système expérimente aujourd'hui 6 lignes de covoiturage organisées dont aucune ne traverse le territoire.

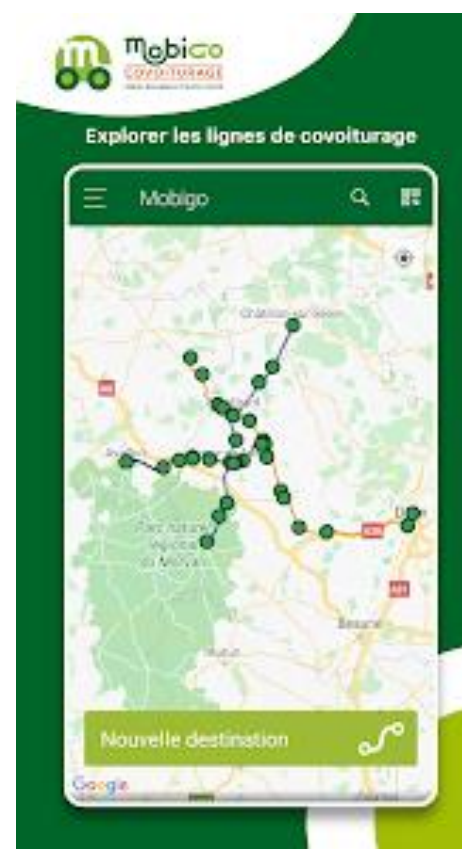
Cette application repose sur le principe suivant :

- Le passager dépense 1,5€ pour son trajet quelque soit la distance.
- Le conducteur reçoit une indemnisation financière de la part de la Région de la manière suivante :
 - 0,1€/km parcouru pour le 1^{er} passager covoituré
 - 1€/passager transporté à partir du 2^{ème} et dans la limite de 3

L'application permet à un passager de choisir son trajet et de trouver son conducteur. Le passager achète un ticket de voyage sur l'application et est averti par le conducteur lorsque celui-ci démarre son trajet. Il scannera ensuite un QR Code lors de sa montée dans la voiture.

Le conducteur sélectionne de son côté la ligne sur laquelle il circule ainsi que ses disponibilités. Cela nécessite d'avoir la géolocalisation du téléphone ouverte et de passer sur l'arrêt précis indiqué par l'application.

Le déploiement de ce système de covoiturage a pour but de développer auprès des entreprises et de leurs salariés la pratique. Aujourd'hui, il est nécessaire pour encourager au covoiturage de mettre en place une animation au cœur des zones d'activités et des plateforme d'emploi pour répondre aux besoins de tous, notamment des personnes en demande d'emploi qui pour 50% n'ont pas le permis de conduire.



Le covoiturage

L'expérimentation Transistop

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. Le dispositif Transistop est un système d'autostop organisé dont l'objectif est de faciliter les déplacements en milieu rural, de limiter l'autosolisme et de favoriser la solidarité.

Le fonctionnement :

- Le chauffeur appose une vignette sur sa voiture qui présentera également à l'autostoppeur.
- L'autostoppeur muni de sa vignette peut se faire prendre en stop où il le souhaite sous réserve de permettre la montée dans le véhicule de façon sécuritaire.

Le système fonctionne sur le respect et la confiance que l'on accorde en chacun.

L'assurance du conducteur couvre tous les éventuels accidents.

L'expérimentation avait retenu un trajet cible sur un itinéraire entre Louhans et Pierre-de-Bresse.

Le Covid a freiné sa mise en place et sa réussite.

Quelles cibles pour développer le covoiturage ?

La pratique du covoiturage se doit de cibler des publics captifs qui n'ont pas de solution alternative comme les non-motorisés des communes excentrées qui souhaitent se rendre sur les zones d'emplois.

Les actifs sont également l'un des public cible du covoiturage. Depuis la loi LOM, l'employeur peut rémunérer ses collaborateurs qui viennent en marchant ou en covoiturage en plus des compensations de transport en commun. La loi ZAN peut également toucher la pratique du covoiturage dans les entreprises qui seront impactées dans leur stationnement par les extensions possibles.

FACILE !

- 1 Remplissez le bulletin,
 - 2 Rendez-vous au centre social de Cuisery ou de Cuiseaux, à Mission Mobilité ou à la Grange Rouge,
 - 3 Après validation de la charte de bonne conduite, le "macaron" vous sera remis,
 - 4 Vous êtes prêt !
- Conducteurs, collez le  sur votre pare-brise pour vous faire reconnaître
- Stoppeurs, tendez le  pour vous signifier aux voitures



PARTOUT

Le Transi-Stop est praticable en tout lieu ou depuis les points de rencontres identifiés par un panneau situé sur les lignes suivantes :



Pensez "sécurité"

Le Transi-Stop offre une grande liberté sous réserve du respect des bonnes pratiques :

Etre visible de suffisamment loin,
Pouvoir se garer sans danger,
Pouvoir redémarrer en toute sécurité.

mobigo

Train, car, bus, covoiturage, autopartage ... MOBIGO est la centrale régionale qui vous accompagne dans vos déplacements quotidiens.

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

La **Région** devient porteuse de projet de covoiturage. Un premier projet porté par des partenaires du territoire a mis en lumière la **volonté de développer le covoiturage**. Des entreprises à intégrer dans une réflexion à **l'échelle du bassin de vie** du territoire.

Mobilité électrique

Contexte réglementaire

- A ce jour, la compétence IRVE (Infrastructure de Recharge pour Véhicules Electriques) relève des communes. La loi d'orientation des mobilités a créé la possibilité pour les collectivités et établissements publics, titulaires de la compétence IRVE, d'élaborer un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public (SDIRVE). Pour pouvoir être pleinement intégrées dans une démarche de schéma directeur, les communes peuvent transférer leur compétence de création et d'entretien d'IRVE à un regroupement supra communal.
- Sur le département de la Saône-et-Loire, le SYDESL (Syndicat Départemental d'Energie de Saône-et-Loire) développe un schéma départemental de déploiement qui entre en cohérence avec le schéma régional de déploiement des IRVE validé depuis 2014.
- D'ici 2025, il sera obligatoire la mise en place d'une borne pour 20 places de stationnement pour la création de parkings publics ou parkings attendant à un bâtiment non résidentiel (équipements culturels et sportifs...).
- Aujourd'hui, seules 25 bornes de recharges publiques sont accessibles en Saône-et-Loire. Les objectifs nationaux de 7 millions d'IRVE à 2030 imposent de voir augmenter le nombre de points de recharge de manière rapide.

Le Schéma départemental

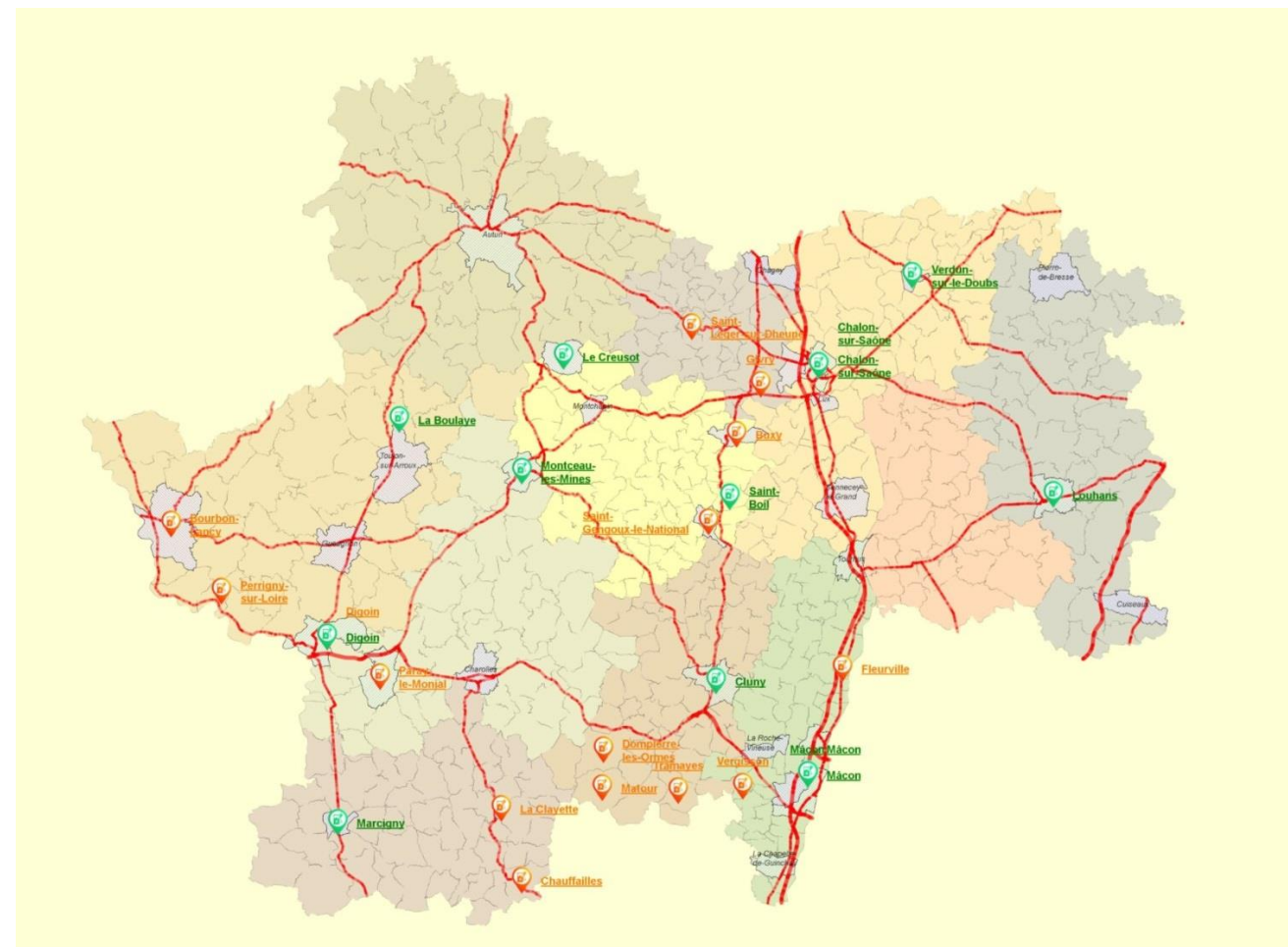
Ce schéma départemental de déploiement des IRVE a pour but d'identifier les d'implantations à privilégier en tenant compte de la fréquentation des axes, de la proximité des commerces, de la sécurité et de la facilité d'accès.

Sur la première tranche du schéma, une trentaine de communes ont été identifiées et furent dotées d'IRVE en 2018 dont la ville de Louhans.

Le schéma n'est pas figé et sera évolutif en fonction des besoins.

Le SYDESL

Le SYDESL coordonne les actions en faveur de la transition énergétique sur le CD71. Il soutient les communes à hauteur de 80% du coût d'installation et d'exploitation des bornes. Il apporte un accompagnement technique et la prise en charge des 3 premières années de consommation. Jusqu'en fin 2020, la recharge sera entièrement gratuite pour les usagers. Pour déployer l'ensemble des bornes en Saône-et-Loire, le SYDESL a sollicité des fonds européens FEDER.



Sur le territoire de BLI

4 bornes en accès public sur BLI :

- A la gare de Louhans : 2 Points de recharge – Recharge accélérée
- E.Leclerc de Louhans : 2 Points de recharge – Recharge accélérée
- Au domaine de Louvarel à Champagnat : 2 Points de recharge – Recharge accélérée
- Au circuit de Bresse à Frontenaud : 2 Points de recharge – Recharge lente et accélérée

Des bornes sont aussi visibles sur les parkings privés des entreprises.

Des applications comme Chargemap permettent aux usagers de repérer les stations de recharge partout en France, connaître leur disponibilité ainsi que la puissance de charge et les modalités de paiement qui restent à ce jour très disparates d'une borne à l'autre :

- Payante avec règlement par :
 - Carte bancaire
 - Badge / Application

Le prix des recharges n'est pas égaux selon les bornes, allant de 0,18€/kWh entamé à 0,40€/kWh entamé. Le temps peut également être facturé.

L'équipement en infrastructures de recharge de véhicules électriques reste assez faible sur le territoire. Au regard de l'évolution rapide du parc automobile électrique, on peut s'attendre à une saturation rapide de l'offre publique, même en comptant sur une part importante de recharges à domicile et au développement de l'offre privée (zones commerciales, parkings d'entreprise).



Des **besoins modérés** à l'échelle du territoire mais une réglementation à venir qu'il faudra intégrer dans les logiques urbanistiques.

Des **lieux touristiques à équiper** pour répondre aux besoins de la clientèle étrangère plus équipée en véhicules électriques.

La démobilité est aujourd'hui perçue comme un véritable levier de lutte contre le dérèglement climatique. Réduire ses besoins de déplacement, réduire les km parcourus sont autant de temps et d'argent gagnés pour les individus, et autant de baisse de pollution, d'émissions de gaz à effet de serre et de congestions routières pour la collectivité.

Le sujet de la démobilité permet de mettre en place plusieurs actions comme :

- **Les espaces de coworking* :**

** Le coworking correspond à une nouvelle organisation du travail au sein de tiers lieux qui permet aux télétravailleurs, ou entrepreneurs de limiter leurs déplacements domicile travail et tisse des liens entre les réseaux d'acteurs existants sur un territoire, pour un territoire plus solidaire et inclusif.*

Il existe un espace de coworking à Louhans.

- **La facilitation des démarches administratives :**

- Maison France Services : 2 structures sur le territoire à Saint-Etienne-en-Bresse et Saint-Croix-en-Bresse. La couverture en Maison France Service sur le CD71 est complète.
- Conseillers numériques et Maison de l'Etat à Louhans
- Il est toutefois possible d'aller plus loin avec la dématérialisation de procédures (téléprocédure, démarche en ligne...). On peut citer en ce sens, l'Espace Citoyen' en ligne de la ville de Louhans qui facilite les demandes d'inscriptions et de transport des élèves. Il peut s'agir également de la mise en place de services itinérants dans les villages ou de commerces ambulants (ex : « En Roue Livre » : la bibliothèque itinérante de BLI).
- Service postaux de livraison de commandes des commerces locaux
- Développer l'accès au numérique.

- L'adoption d'une **urbanisation raisonnée** amenant progressivement **au rapprochement des usages** (travail, loisirs, commerces) :

- Développement de Louhans
- Limiter le développement des hameaux
- Développer les quartiers multifonctionnels
- Encourager la mutation des ZA vers une plus grande mixité des usages avec une centralisation d'entreprises, de services, de commerces et de développer une proximité « relative » avec les logements.

- **Le télétravail :**

Les différentes enquêtes auprès de la population ne révèlent pas le télétravail comme une pratique ancrée auprès des actifs.

Les espaces de co-working ne sont pas non plus sollicités comme un besoin auquel BLI devrait répondre.

La semaine de 4 jours pour les salariés est également une possibilité pour réduire les besoins en déplacement des actifs.

Les **entreprises comme vectrice du changement** de la mobilité vers la démobilité.
Des **services** pour accompagner les **publics fragiles** dans leurs démarches et déplacements inévitables.

Mobilité inclusive

Définition

La mobilité inclusive a pour objectif de réduire les inégalités en lien avec la mobilité et de permettre à tous « d'avoir accès » à la mobilité pour répondre aux besoins de chacun et avant tout aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale.

Réglementation

La LOM donne capacité aux autorités organisatrices de la mobilité d'agir en matière de mobilité solidaire (article 8 L 1231 1 1 du code des transports compétence mobilité solidaire). Celles-ci sont d'ailleurs tenues d'agir, aux côtés de la sphère sociale, en faveur des personnes vulnérables qui rencontrent des difficultés en matière de mobilité, en particulier pour l'accès ou le retour à l'emploi (article 18 L 1215 3 du code des transports plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire). Les usagers et habitants du territoire sont associés à la définition de la politique de mobilité de l'AOM, à travers la mise en place d'un comité des partenaires (article 15 L 1231 5 du code des transports).

Sur le territoire de BLI

Le taux de pauvreté est relativement élevé sur le territoire (13,3%), notamment à Louhans (16%) (*Données Insee 2018 - Ce taux de pauvreté est calculé par ménage suivant le statut d'occupation du logement du référent fiscal en 2019*). Cela représente près de 1 750 ménages sur le territoire (dont près de 530 ménages sur la ville de Louhans).

Le taux de pauvreté correspond à un seuil inférieur à 60 du niveau de vie médian soit un revenu net inférieur à 1063 €/mois.

Un certain nombre de structures et associations existent sur le territoire de BLI et plus largement de la Bresse bourguignonne pour assurer la mobilité inclusive et l'insertion sociale des publics fragiles :

- La Mission Mobilité

- La Mission Locale
- Bresse Initiative
- Croix-Rouge française avec le lancement de son TAD

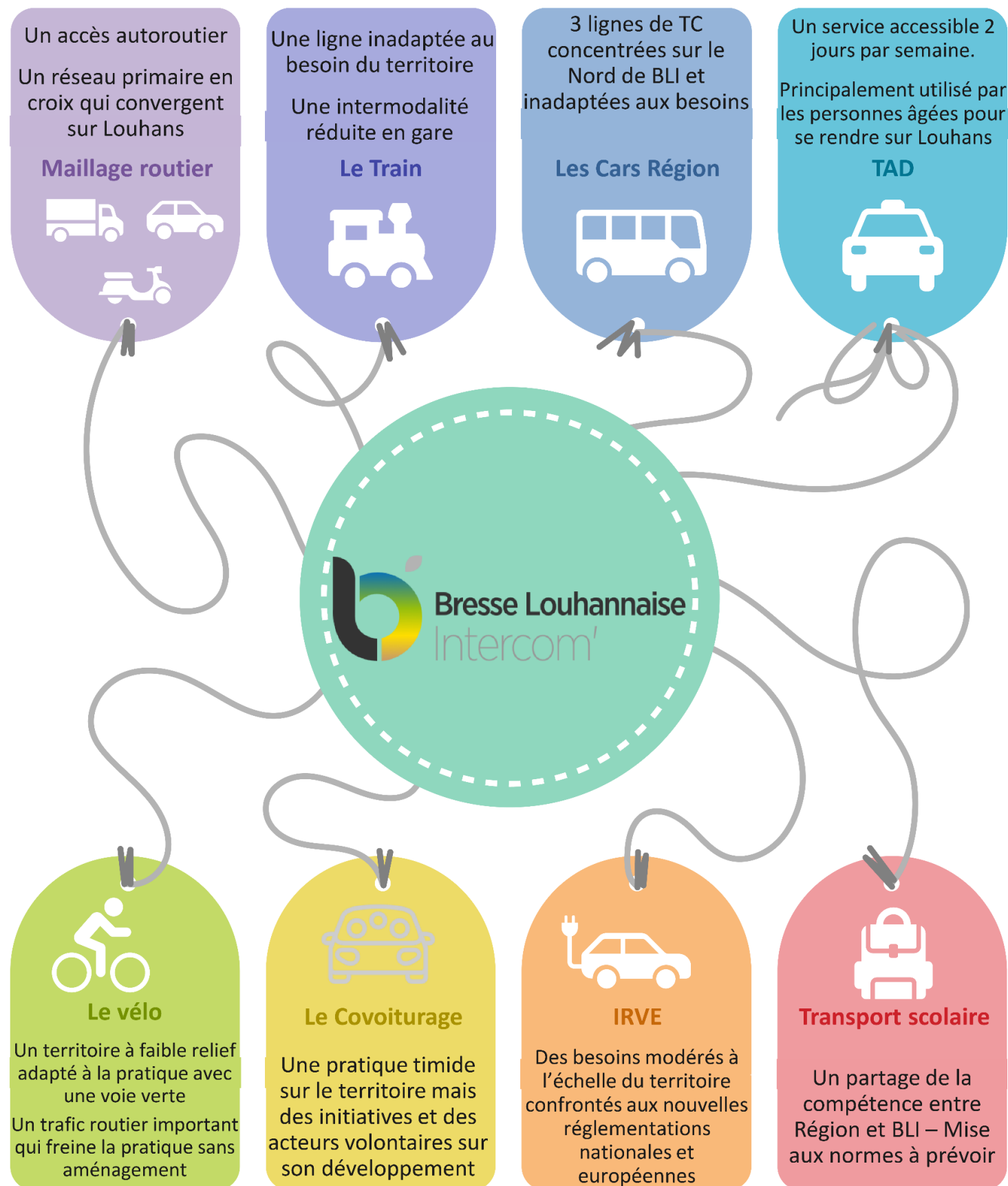
Cette assistance peut aider des personnes à identifier et accéder aux offres auxquelles elles ont droit : tarifs réduits TER ou cars, aide à l'achat d'un Vélo à Assistance Electrique (VAE) moins coûteux qu'une voiture, covoiturage...

Toutefois, le sujet de la mobilité solidaire reste à développer sur le territoire pour :

- Proposer des offres dédiées à des publics en **difficulté financière** (actions de la mission mobilité)
- Réduire les **inégalités géographiques** en assurant un rabattement vers les transports collectifs
- Améliorer l'accessibilité PMR de l'offre de transport. En tant qu'AOM, BLI doit se poser la question de la mise en accessibilité du TAD ou de la mise en place d'un service dédié TPMR
- Améliorer l'accessibilité de la voirie via les démarches PAVE qui peuvent être portées par les communes ou transférées à l'EPCI. Les efforts de mise en accessibilité de la voirie bénéficient également à un public plus large (familles avec poussettes, personnes âgées...)
 - ⇒ Aujourd'hui aucune des 8 communes de plus de 1000 habitants, éligibles à réaliser un PAVE, ne se sont saisies du sujet.
 - ⇒ La collectivité n'a pas non plus de PAVE délégué par les communes

Un **enjeu de mobilité important** à prendre en compte sur le territoire pour répondre aux besoins des **publics fragiles** et ne pas les limiter dans leurs déplacements.

Les mobilités sur BLI



COMPTE RENDU D'ENQUÊTES AUPRÈS DE LA POPULATION

- Micro-trottoir
- Enquête en ligne

Enquête auprès de la population - Méthodologie

Dans le cadre de l'élaboration du PDMS de Bresse Louhannaise Intercom', des enquêtes auprès de la population ont eu lieu. Ainsi, ont été réalisés un micro-trottoir et une enquête en ligne. Tous les deux étaient composés d'une trame identique de questions, avec des thématiques complémentaires sur l'enquête en ligne. Des questions ouvertes comparables ont été abordées lors des deux enquêtes. Le micro-trottoir permet d'avoir un ressenti global sur les pratiques de mobilité des répondants dans un temps impartit court. Barrière abolie par l'enquête en ligne qui permet d'aborder plus de questions. Le micro-trottoir apparaît comme un complément à l'enquête en ligne avec un ciblage notamment des entreprises du territoire.

Enquête en ligne

- L'objectif de l'enquête en ligne consiste à recueillir l'avis des habitants de BLI et des territoires voisins.
- Sur la base d'une cinquantaine de questions suivant le répondant, le sujet de la mobilité est entièrement couvert ce qui permet d'avoir une vision fiable de la part des habitants sur leur habitudes et leurs attentes en terme de déplacement.
- La valeur des réponses recueillies est surtout qualitative mais aussi quantitative. Toutefois, elles ne peuvent être redressées selon un échantillonnage calculé. Elles permettent surtout de recueillir le ressenti d'un plus grand nombre.
- Durée de l'enquête en ligne : 1,5 mois au cours des mois de Décembre et de Janvier.
- Un total de près de 530 réponses.

Micro-Trottoir

- L'objectif du micro-trottoir consiste à recueillir l'avis des passants.
- Le micro-trottoir est une technique de journalisme qui consiste à interroger de manière spontanée des personnes sur un sujet donné. Ces personnes sont en général « interceptées » au hasard dans la rue et elles doivent toutes répondre aux mêmes questions.
- La valeur des réponses recueillies est surtout qualitative et ne peut pas être redressée selon un échantillonnage calculé. Elle permet surtout de recueillir le ressenti des personnes interrogées.
- Date de réalisation du micro-trottoir : Lundi 14 novembre 2022 de 7h30 à 18h par 4 personnes aux endroits suivants :
 - La gare de Louhans
 - Le marché de Louhans
 - Les entreprises LDC et Bigard
 - La cité scolaire de Louhans
 - Le collège de Cuiseaux
 - L'école de Varennes-Saint-Sauveur
- Un total de 154 réponses

Profils des répondants – Micro-trottoir

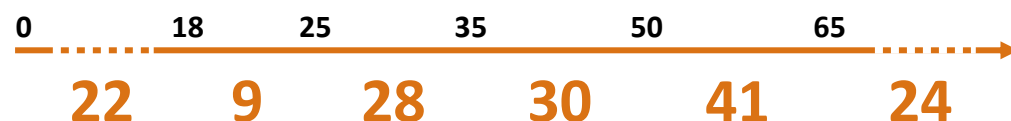
Le genre



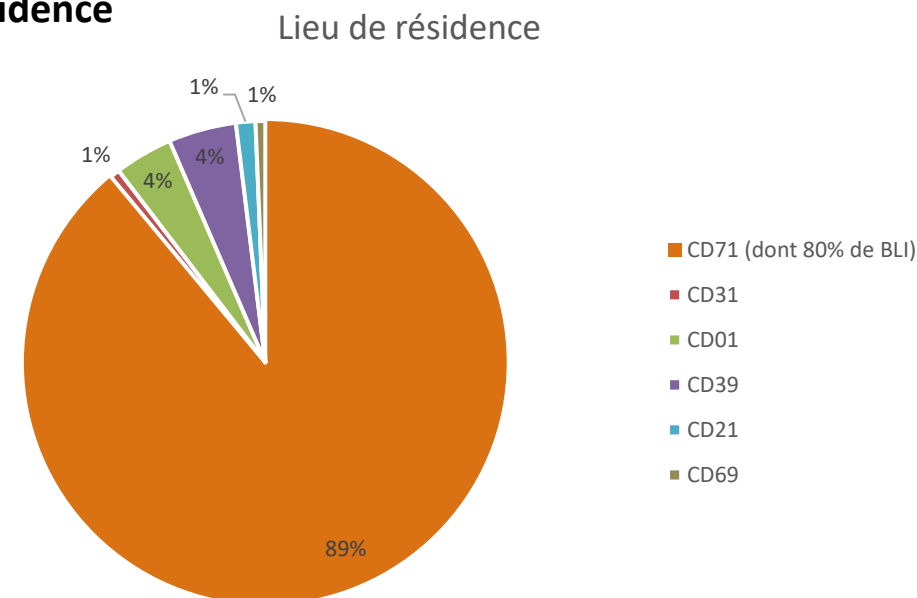
Le statut



Tranche d'âge



Lieu de résidence

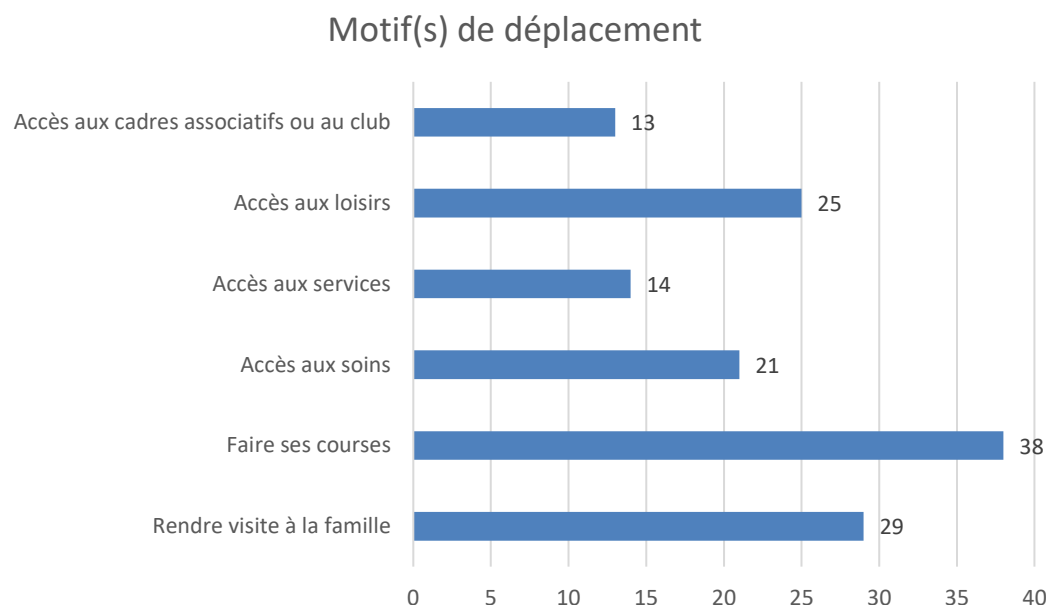


Les principaux lieux de résidence au sein de BLI sont :

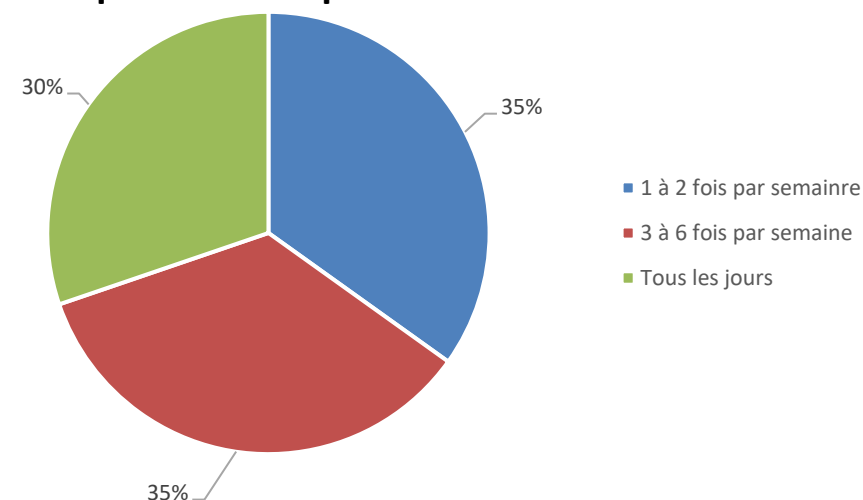
- Louhans pour 34% des répondants
- Cuiseaux pour 9 % des répondants
- Sornay pour 7% des répondants
- Branges pour 6% des répondants
- Varennes-Saint-Sauveur et Simard pour 5% des répondants

Les retraités – Micro-trottoir

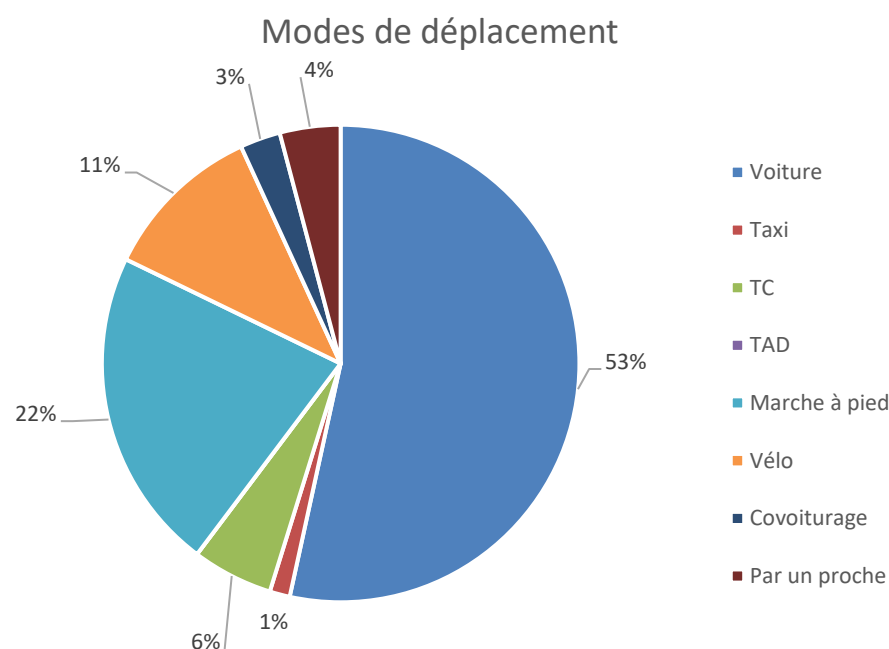
Les principaux motifs de déplacements des retraités ?



La fréquence de déplacement des retraités ?



Les principaux modes de déplacement des retraités ?



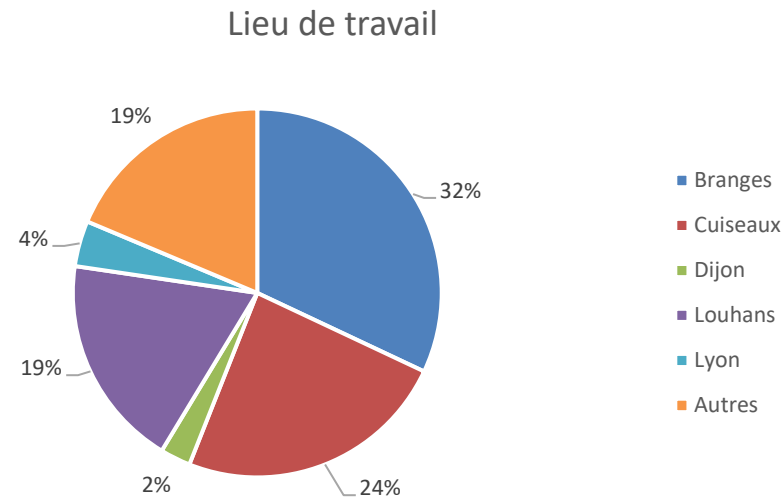
La quasi-totalité des retraités interrogés sont **véhiculés**. Ils n'ont pour la plupart **pas d'accès aux transports en commun** à proximité de leur domicile.

Les retraités interrogés ne se sentent **pas** pour autant **limités dans leur déplacement**.

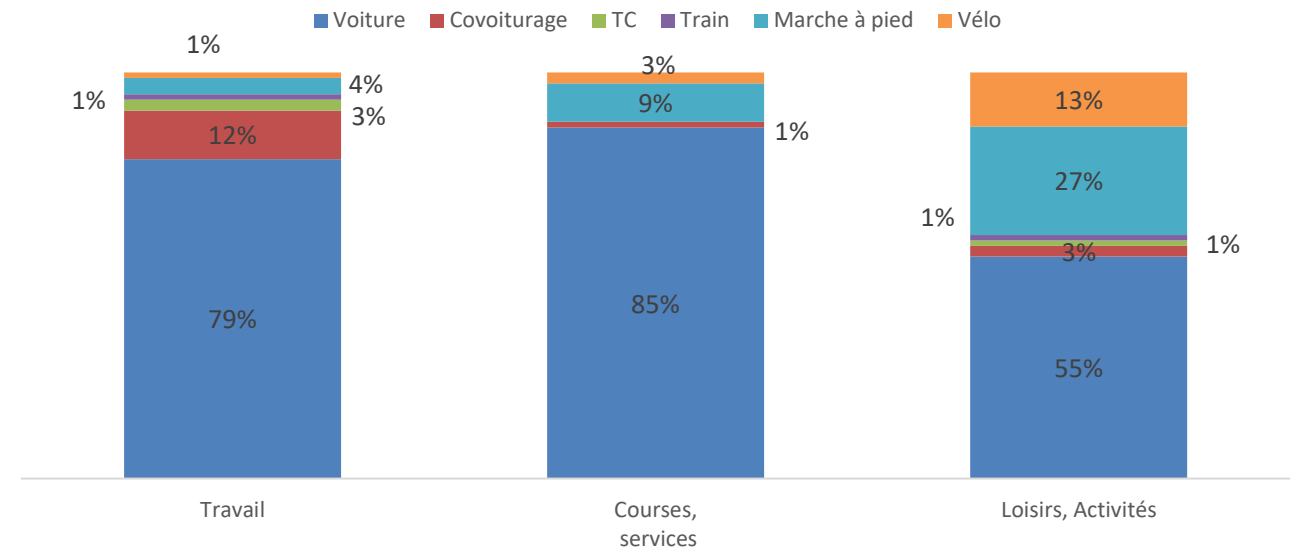
Les retraités souhaitent que BLI concentre ses efforts sur le **développement des TC et du TAD**. Ils se disent intéressés par une navette pour l'accès à Louhans mais s'expriment peu sur d'autres services à développer.

Les actifs – Micro-trottoir

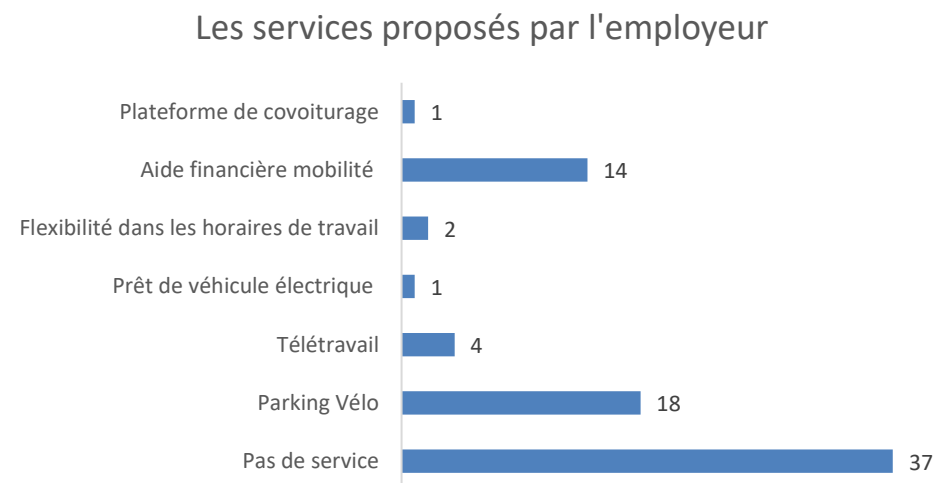
Les lieux de travail des actifs interrogés ?



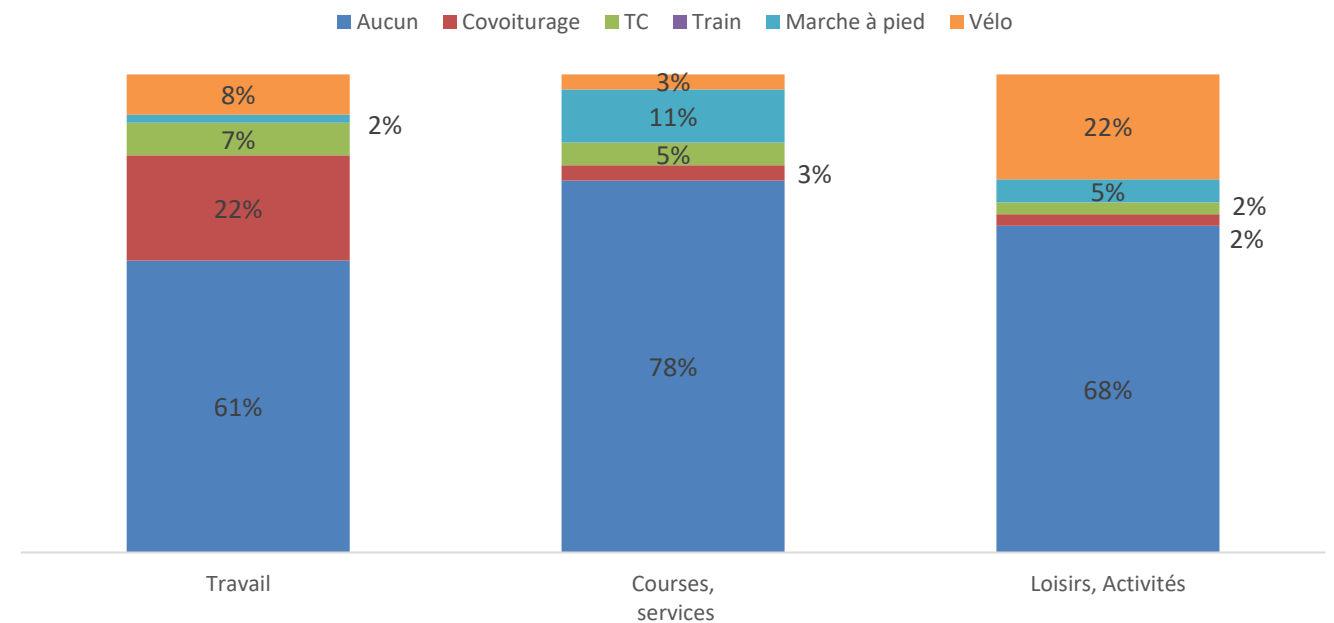
Modes de déplacement (suivant motif)



Les services que proposent les employeurs des actifs du territoire :



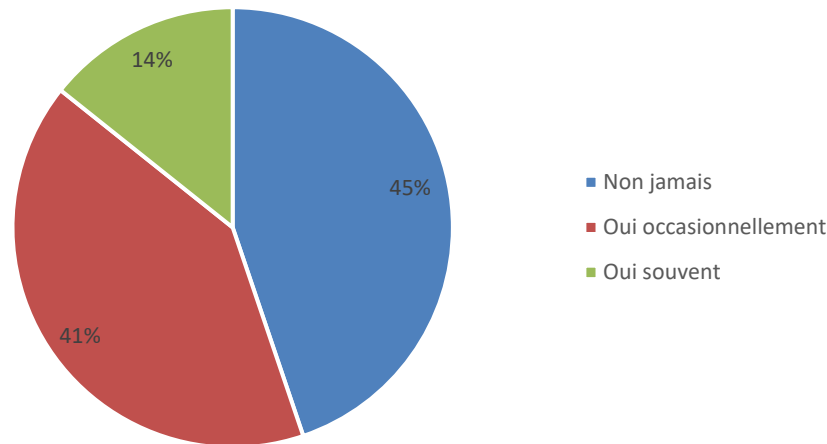
Mode de transport Envisagé (Usager Voiture)



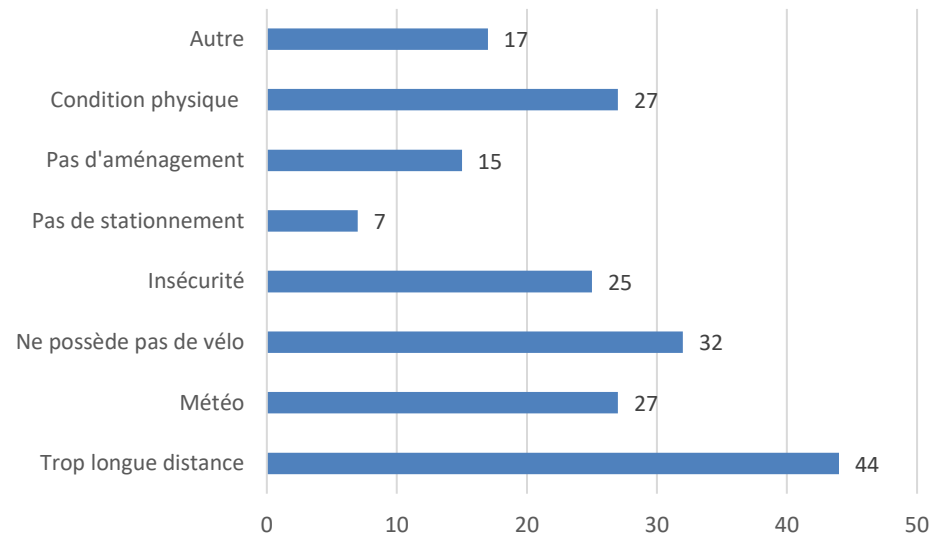
Une grande majorité des actifs interrogés n'ont **pas de service employeur** à leur disposition pour faciliter leur déplacement. La quasi-totalité se **déplace en voiture** quel que soit le motif de déplacement et **n'envisage pas d'en changer**.

La pratique du vélo – Micro-trottoir

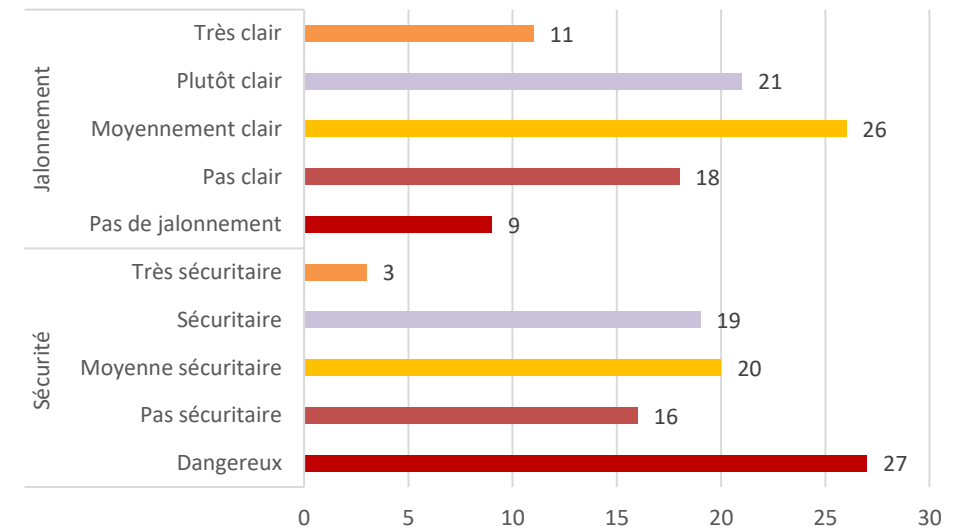
La pratique des habitants de BLI ?



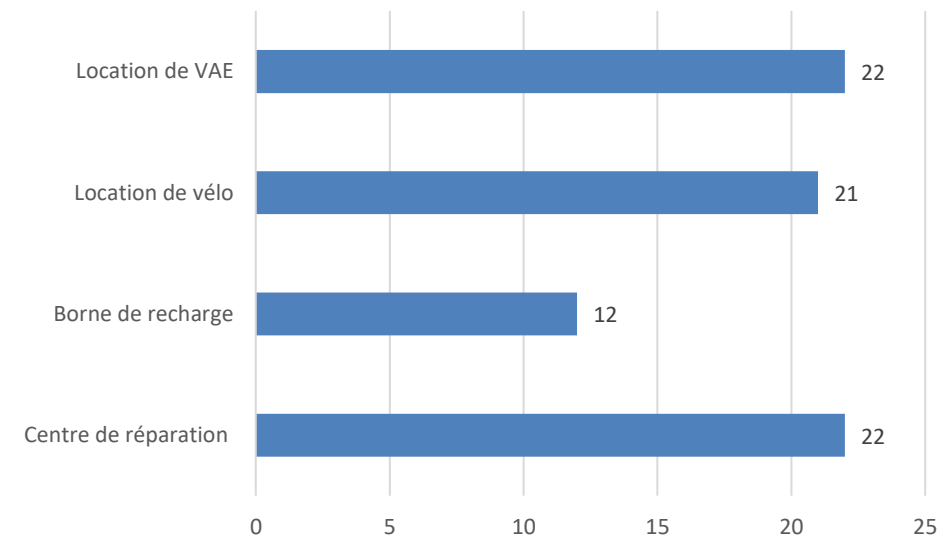
Les freins à la pratique du vélo sur le territoire ?

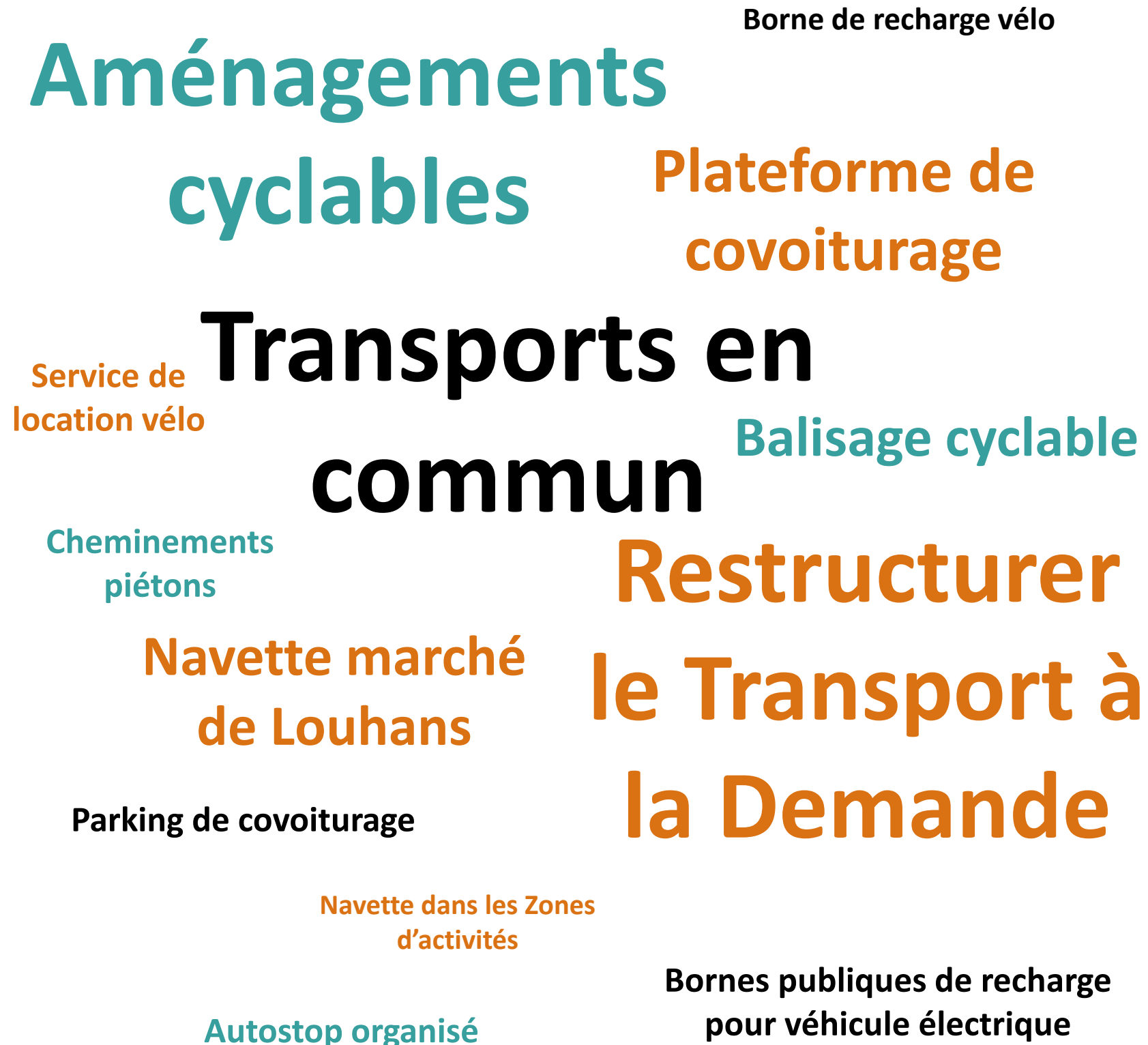


Le ressenti des habitants sur la sécurité et le jalonnement des itinéraires cyclables du territoire :



Les services à développer pour améliorer la pratique cyclable sur le territoire :





Au-delà des actions plébiscitées que l'on peut voir sur le nuage de mots ci-contre, les actions suivantes ne sont pas perçues comme prioritaires par l'ensemble des personnes interrogées :

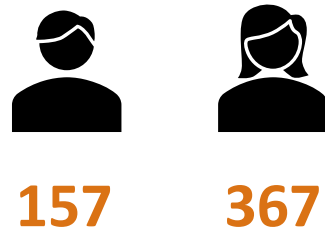
- La mobilité électrique ;
- L'autostop organisé ;
- Les service de location de vélo.

A l'inverse, des actions singulières ou des remarques de la part des habitants ont été évoquées :

- La modération des vitesses en cœur de ville
- Les commerces de proximité
- Des bus ou des navettes pour desservir les zones d'activité, notamment entre Branges et Chalon-sur-Saône
- Accessibilité PMR des TC mais aussi de l'espace public
- Des primes carburant pour les salariés ou la gratuité des TC
- La solidarité

Profils des répondants – Enquête en ligne

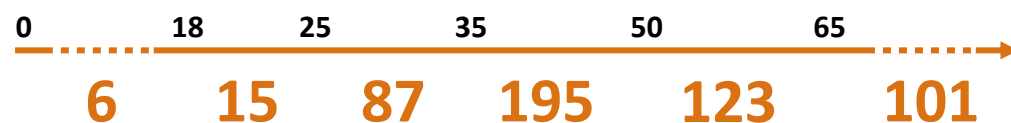
Le genre



Le statut



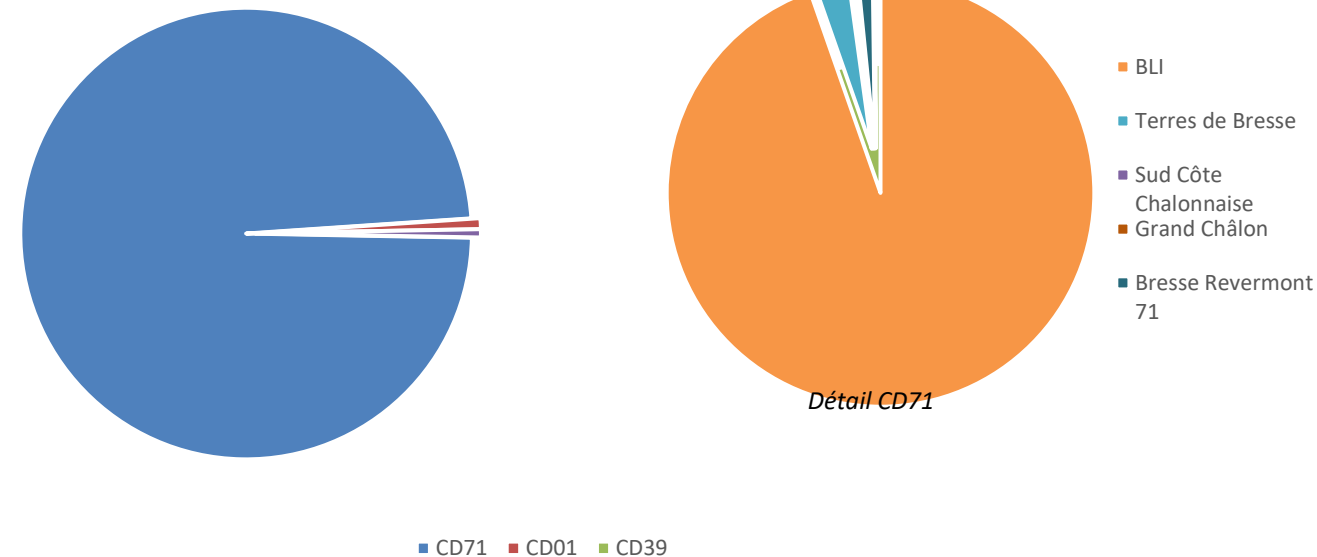
Tranche d'âge



Le nombre de kilomètres parcourus par semaine



Lieu de résidence

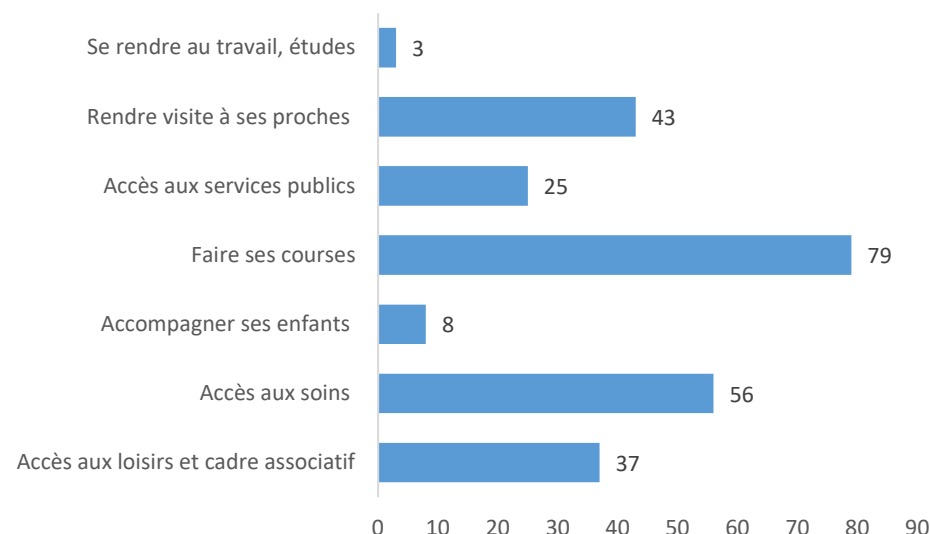


Les principaux lieux de résidence au sein de BLI sont :

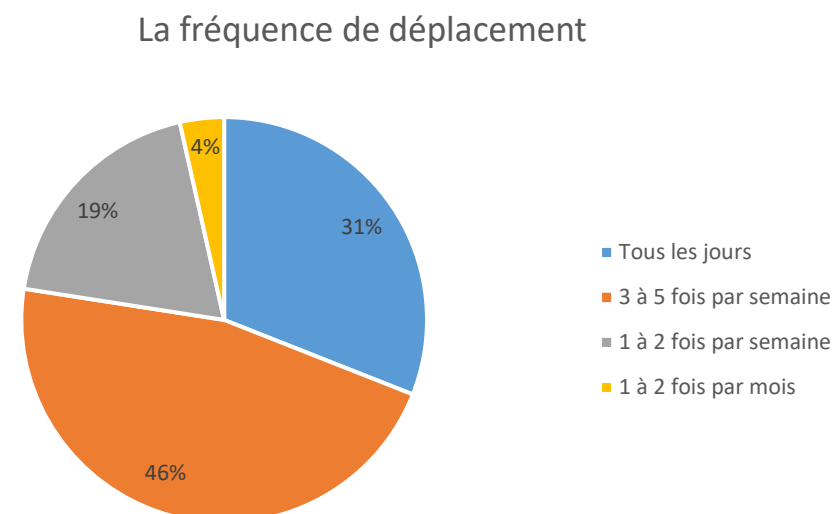
- Louhans pour 27% des répondants
- Varennes-Saint-Sauveur pour 9% des répondants
- Branges pour 7% des répondants
- Montret pour 6% des répondants
- Sornay, Bruailles, Simard pour 5% des répondants

Les retraités – Enquête en ligne

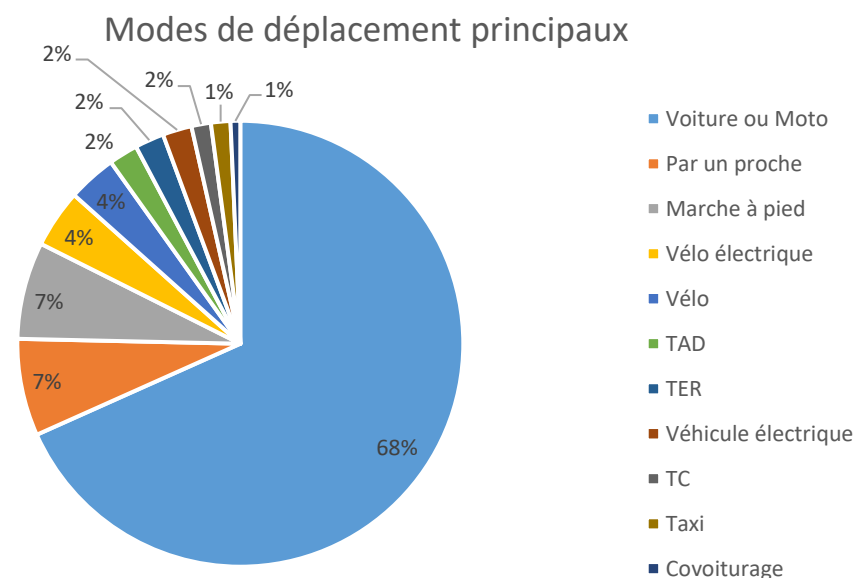
Les principaux motifs de déplacements des retraités ?



La fréquence de déplacement des retraités ?



Les principaux modes de déplacement des retraités ?



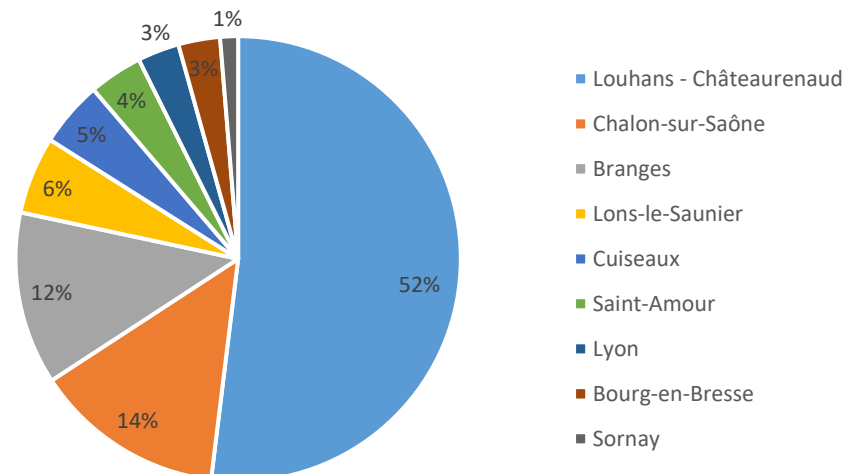
La quasi-totalité des retraités interrogés sont **véhiculés**. Ils n'ont pour la plupart **pas d'accès aux transports en commun** à proximité de leur domicile.

La moitié des retraités interrogés se sentent **limités dans leur déplacement** à cause du manque de transports collectifs, du prix de l'énergie et du manque de service de proximité.

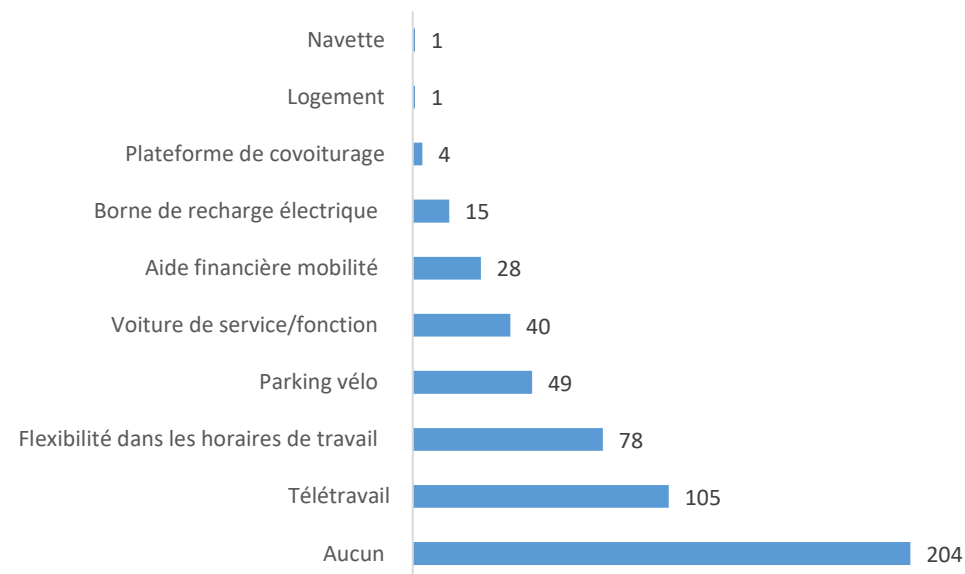
Les retraités souhaitent que BLI concentre ses efforts sur le **développement des TC, du TER et du TAD**, mais aussi **sur les modes actifs**.

Les actifs – Enquête en ligne

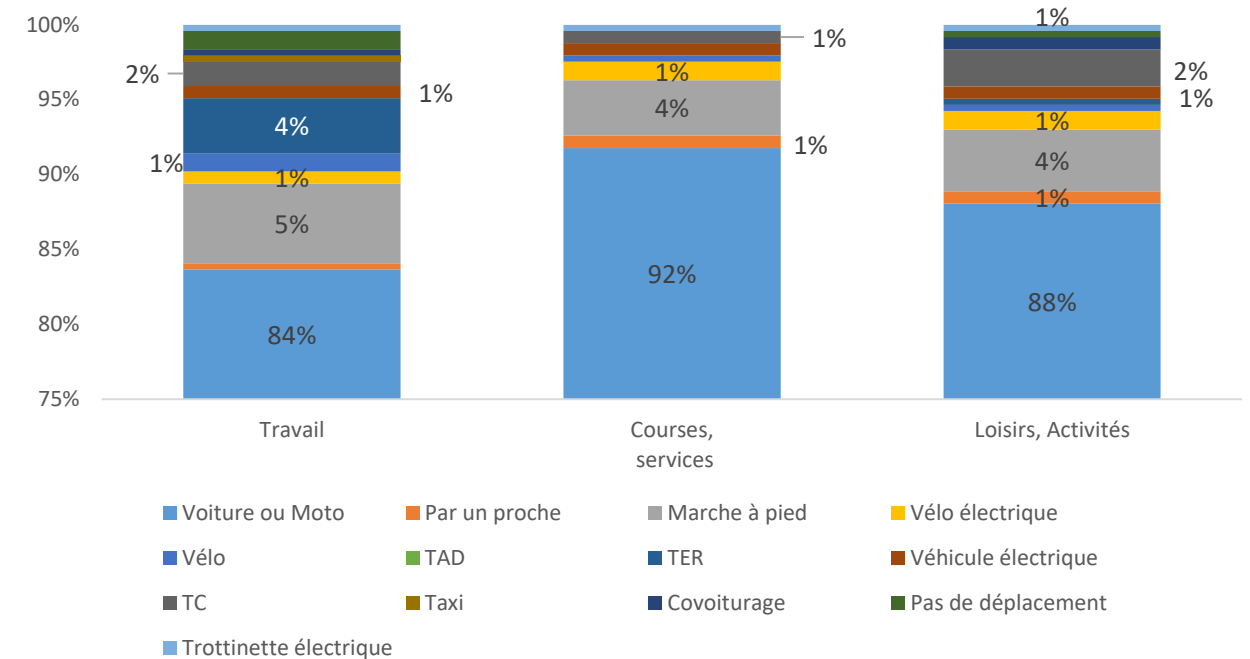
Les lieux de travail des actifs interrogés ?



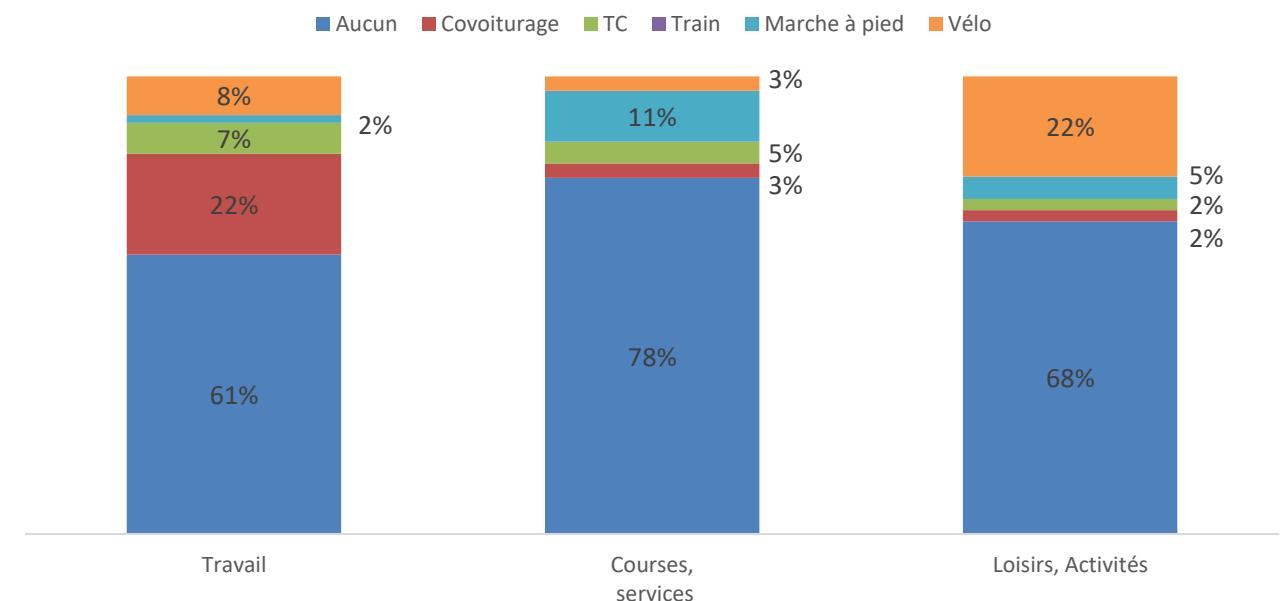
Les services que propose les employeurs des actifs du territoire :



Les modes de déplacement selon les motifs



Mode de transport Envisagé (Usager Voiture)



Une grande majorité des actifs interrogés n'ont **pas de service employeur** à leur disposition pour faciliter leur déplacement. La quasi-totalité se **déplace en voiture** quel que soit le motif de déplacement et **n'envisage pas d'en changer**, hormis le vélo pour le loisir et le covoiturage pour le travail.

MOBIGO – Enquête en ligne

Le covoiturage :

Plateforme et application non connues pour près de 76% des répondants.

Près de 60% des répondants ne pratiquent pas le covoiturage.

Les principaux freins aux covoitureurs sont :

- Le manque de besoin
- Les contraintes personnelles
- Le sentiment d'insécurité
- Les contraintes horaires

Les principaux lieux de rendez-vous sont :

- Le domicile
- Les aires d'autoroutes
- Aux gares
- Sur les surfaces commerciales
- Sur le tracé du trajet

La pratique du covoiturage passe principalement par Blablacar. C'est une pratique aussi qui se veut solidaire avec la gratuité entre le chauffeur et le passager et qui se fait principalement entre collègue d'une même entreprise et parfois entre zone d'activités. C'est une pratique également répandue pour les grands déplacements, notamment les départs en vacances.

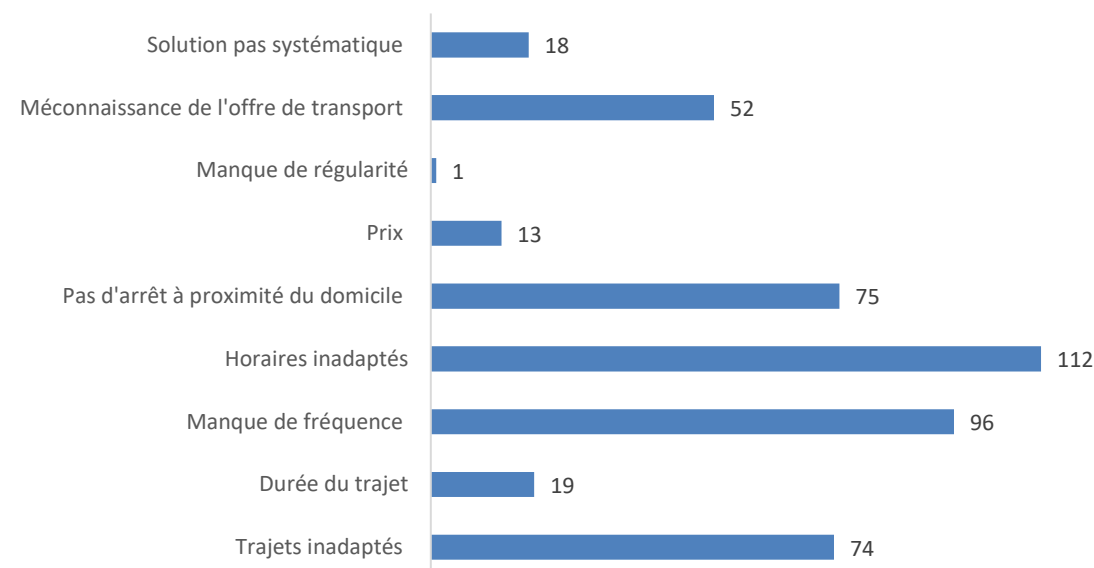
Le transport en commun :

90% des répondants n'empruntent pas les lignes de TC Région .

Pour les 10% restants, la ligne 703 (Louhans <-> Chalon-sur-Saône) est celle qui a le plus de succès.

78% des répondants trouve l'offre de TC régionale peu satisfaisante.

Les freins à l'utilisation



Les habitants de BLI se sont peu appropriés les offres de MOBIGO de la Région.

Le covoiturage ne ressort pas comme une pratique ancrée dans le territoire.

Le TC est peu satisfaisant pour les usagers.

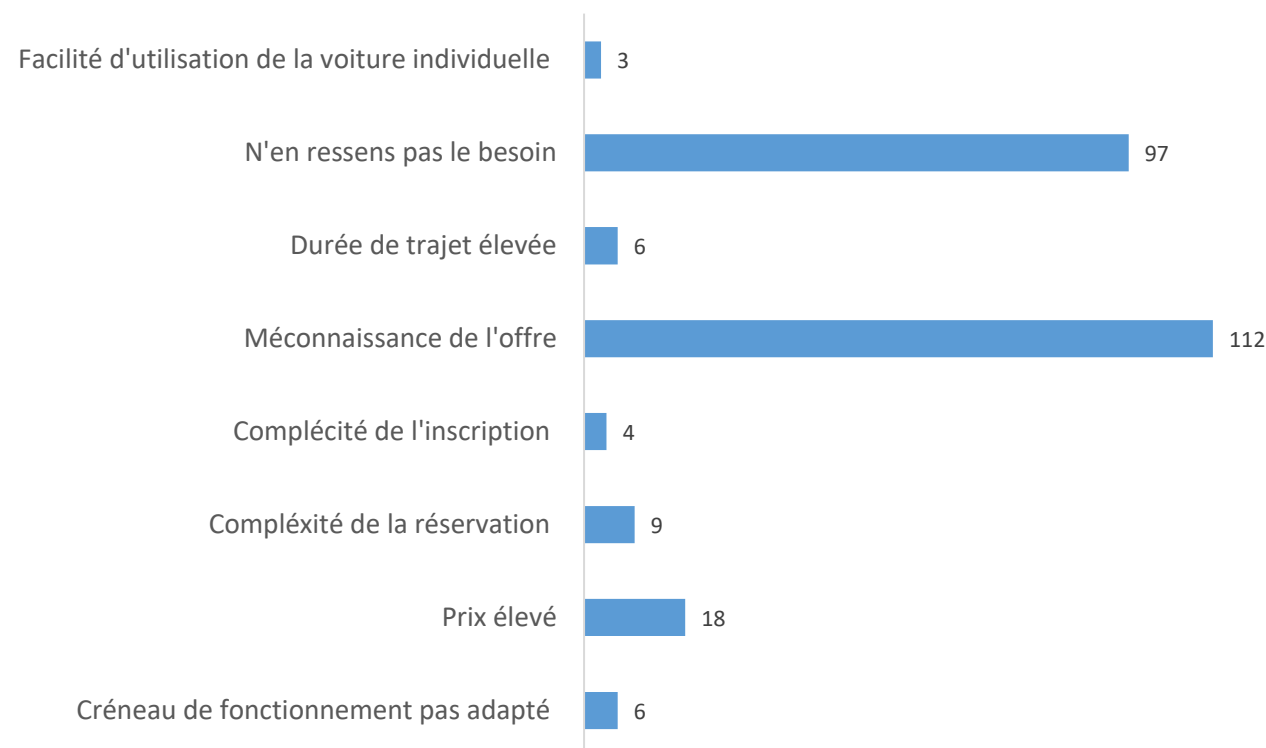
Enquête en ligne

Le TAD :

Près de la moitié des répondants ne connaissent pas l'offre de TAD.

Sur 271 répondants qui connaissent l'offre de TAD, seuls 19 l'ont déjà utilisé.

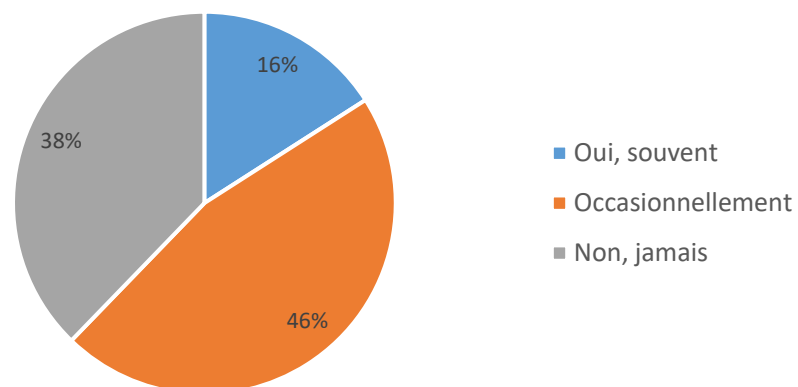
Les principaux freins à l'utilisation du TAD sont les suivants :



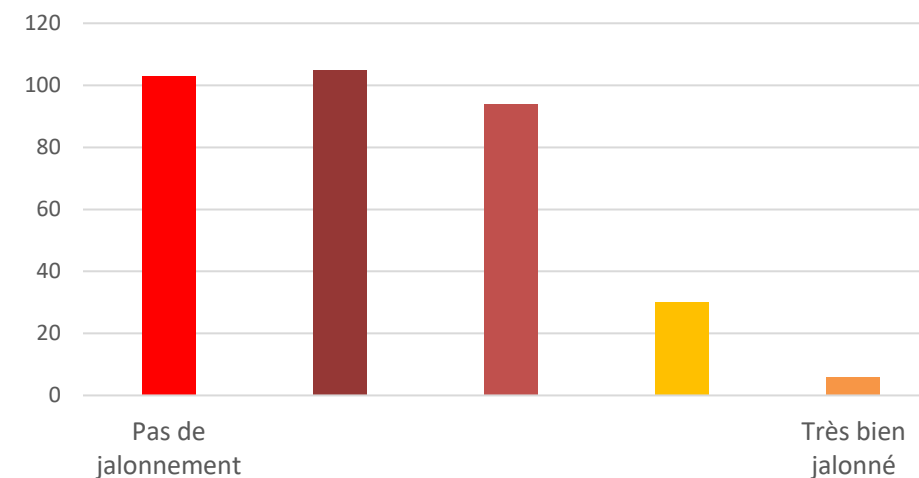
Le TAD est une offre de mobilité parfois **méconnue et peu appropriée** par les habitants de BLI.
Il ne ressort pas comme une solution qui répond aux besoins des personnes interrogées.

Le vélo - Enquête en ligne

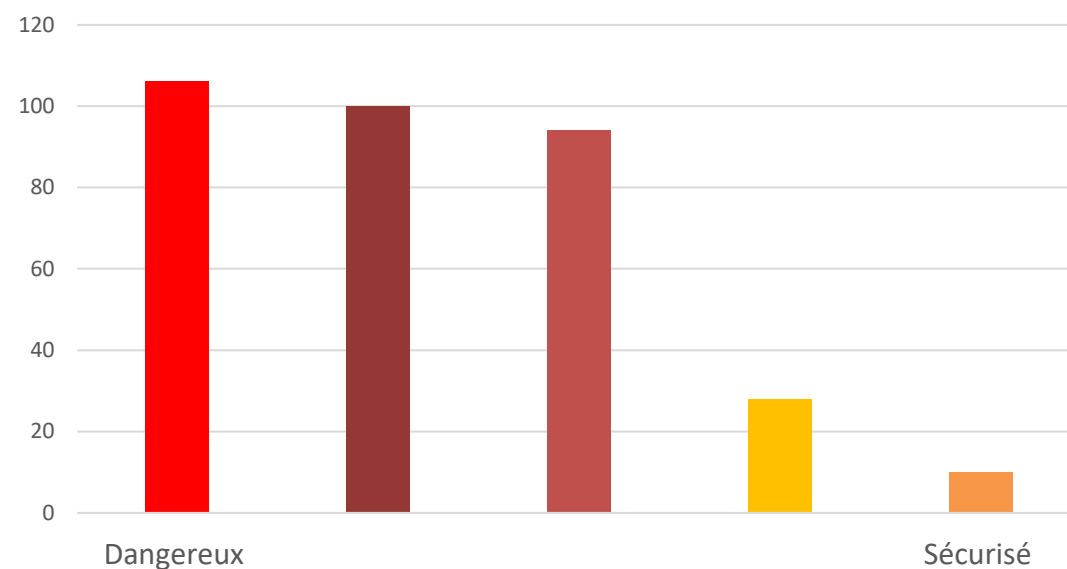
La pratique du vélo sur BLI



Le ressenti sur le jalonnement cyclable



Le ressenti sur la sécurité de la pratique cyclable



La pratique du vélo est répandue sur le territoire, auprès de tous les publics (actifs, retraités, étudiants...)
Le vélo est jugé dangereux et peu lisible (manque de jalonnement, de signalétique...) sur BLI.

Atelier de réparation / Maison du vélo

Restructurer le
Transport à la Demande

Accès à l'information voyageur

Fréquence des Transports en commun

Baliser des itinéraires vélos

Cheminements
piétons

Aménagements
cyclables

Bornes de recharge vélo

Parking de covoiturage

Arrêts de Transport
en commun

Prime à l'achat Vélo à
Assistance Electrique

Bornes publiques de recharge
pour véhicule électrique

Service de location de vélo

Mise en relation
covoiturage

Favoriser l'intermodalité

Navette marché de
Louhans

Autostop organisé

Augmenter le fréquence et
la desserte des TER

LES ENJEUX MOBILITÉS SUR BLI

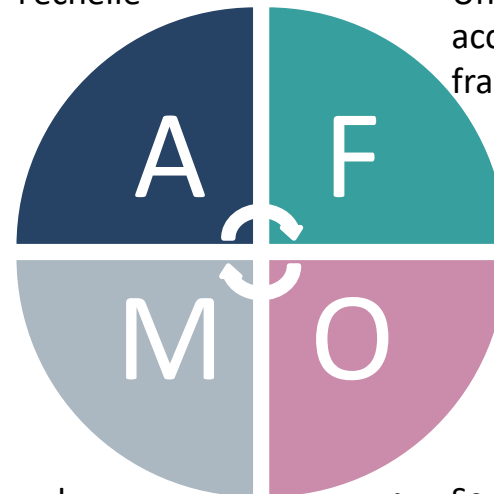
Matrice AFOM

Atouts

- Un cadre de vie naturel et paysager, identité de la Bresse bourguignonne – Qualité de vie recherchée
- De nombreux sites touristiques, un marché de renommé et des évènements populaires qui attirent à la fois une clientèle locale, nationale et étrangère
- Un territoire d'emploi avec plusieurs zones d'activité dont notamment des industries agroalimentaires historiques importantes,
- Une centralité Louhannaise qui rayonne à l'échelle du SCoT et qui concentre de nombreux services marchands et non marchands
- Un échangeur autoroutier qui dessert le territoire à l'échelle nationale.
- 3 gares qui rayonnent pour les habitants de BLI

Faiblesses

- Un territoire de longue distance
- Un réseau cyclable peu engageant avec peu d'aménagements
- Une compétence voirie éclatée entre département et communes
- Une utilisation de la voiture et un taux de motorisation important
- Une desserte en transport collectif Région insatisfaisante et fracturée sur le territoire
- Des flux d'échanges de salariés fortement motorisés à l'échelle des territoires voisins
- Des jeunes qui ont tendance à quitter le territoire pour étudier à l'extérieur
- Un territoire avec des problématiques de mobilité contrastées : accès à l'emploi, transport scolaire, tourisme, mobilité solidaire, fracture numérique



Menaces

- La voiture individuelle comme unique mode de transport pour les habitants du territoire
- Déséquilibre entre les communes qualifiées de plus urbaines et les communes rurales
- Vieillesse de la population
- Des besoins en mobilité très différents entre les publics
- Identité remarquable de la Bresse avec des hameaux et lieux-dits qui éloignent les zones d'habitats et d'emplois
- De nouvelles réglementation contraignante : ZAN, Déploiement IRVE...
- Un trafic PL important sur les départementales du territoire et une hausse du trafic PL à prévoir avec le développement des ZAE

Opportunités

- Se saisir du PDMS pour réaliser un plan d'action à la hauteur des enjeux de mobilité du territoire.
- Une voie ferrée et des gares à intégrer dans des réflexions d'intermodalité
- 2 communes sous programme « Petites villes de demain »
- De nombreuses structures associatives porteuses de projets et assujetties aux problématiques de mobilité
- Des outils de planification locaux et supra communaux : projet de territoire, SCoT
- Le département de la Saône-et-Loire qui développe son « Plan Tous A Vélo » et son Schéma Directeur Cyclable Départemental pour faciliter la pratique cyclable sur le CD71
- La Région développe le covoiturage : « Via MOBIGO » et « Mobigo covoiturage »
- L'OPAH en cours potentiellement prolongée d'une voire deux années.

Enjeux et objectifs



Une vision partagée du territoire

Des enjeux généraux auxquels le PDMS se doit de répondre pour les besoins des habitants et qui définiront la stratégie que se donne le territoire sur 4 thématiques

Des enjeux stratégiques détaillés qui définissent les buts à atteindre par le plan d'action

Des objectifs opérationnels qui définissent ce que l'on souhaite réaliser afin d'atteindre les enjeux stratégiques



Enjeux et objectifs sociaux

Permettre à tous de pouvoir se déplacer et avoir accès à l'emploi et aux services.
Créer du lien social entre les populations.

Les enjeux mis en lumière par le diagnostic :

- Lutter contre les inégalités d'accès à la mobilité
- Rompre l'isolement des personnes âgées
- Accompagner la mobilité comme levier d'égalité des chances dans l'accès à l'emploi

Les objectifs à atteindre :

- Améliorer les conditions d'accès aux services de mobilité et l'efficacité des transports collectifs
- Permettre l'autonomie des jeunes dans l'accès à la mobilité
- Encourager le partage de la voiture et le covoiturage
- Rapprocher les services auprès des populations fragiles en développant l'itinérance
- Réduire les inégalités d'accès à la mobilité en accompagnement de la Mission Mobilité
- Faciliter l'accès à l'information voyageur et accentuer la structure relais de la Mission Mobilité pour les publics fragiles



Les publics cibles :

- Les publics fragiles (personnes âgées, ménages précaires...)
- Les personnes en insertion professionnelle



Les opportunités et menaces du territoire :

- Plusieurs associations se sont saisies du sujet : Mission locale, Mission Mobilité, Croix-Rouge française...
- Seuls 30% des jeunes inscrits à la Mission Locale possèdent le permis de conduire
- Un territoire de longues distances où la voiture individuelle est l'unique maillon de déplacement mais qui représente un coût important pour les ménages les plus modestes
- Des transports collectifs inadaptés aux besoins du territoire

Enjeux et objectifs environnementaux

Verdir les déplacements internes à BLI en proposant des solutions alternatives à la voiture individuelle.

Les enjeux mis en lumière par le diagnostic :

- Lutter contre les émissions de GES liées au secteur du transport
- Réduire les nuisances en lien avec le transport
- Changer les pratiques de déplacement vers des modes plus vertueux
- Encourager la mobilité active comme levier d'action sur la santé et l'environnement

Les objectifs à atteindre :

- Développer et faire connaître les modes alternatifs à la voiture individuelle
- Augmenter l'utilisation des modes actifs pour les déplacements domicile-travail
- Développer l'usage du vélo sur les trajets courts et réduire celui de la voiture
- Sécuriser et rendre confortable la marche à pied sur les centres-bourgs
- Réguler la place de la voiture sur les grands centres urbains (réorganiser le stationnement, utiliser les outils réglementaires (zone de rencontre, zone 30, zone piétonne ...))
- Favoriser le tourisme à vélo (Accueil Vélo, aménagement, service de location estivale de courte durée)
- Améliorer la desserte en TC



Les publics cibles :

- Les habitants et salariés du territoire



Les opportunités et menaces du territoire :

- Un cadre naturel et paysager à préserver et valoriser
- Des réglementations contraignantes
- Un territoire de longues distances où la voiture individuelle est l'unique maillon de déplacement
- Une offre de mobilité plus durable peu adaptée aux publics de BLI

Enjeux et objectifs économiques

Proposer un bouquet de solutions à toutes les typologies d'habitants et de salariés du territoire.

Les enjeux mis en lumière par le diagnostic :

- Développer la mobilité solidaire comme levier d'insertion professionnelle
- Créer de la valeur ajoutée au territoire en maîtrisant le secteur du transport
- Rompre l'isolement des jeunes en insertion professionnelle
- Proposer une offre de mobilité qui réponde aux besoins de tous les salariés et des entreprises

Les objectifs à atteindre :

- Faciliter les rabattements gares
- Augmenter la pratique et les infrastructures de covoiturage
- Créer l'intermodalité sur les parkings de covoiturage
- Abolir les freins à la pratique du covoiturage par l'accompagnement et la sécurisation du covoiturage spontané et proposer une solution de déplacement pour les publics fragiles ou les salariés non motorisés
- Améliorer la desserte en TC
- Mutualiser les besoins en déplacements des zones d'activités et autres...
- Fédérer les entreprises autour de la question de la mobilité de leurs salariés



Les publics cibles :

- Les salariés du territoire
- Les entreprises du territoire
- Les personnes en insertion professionnelle



Les opportunités et menaces du territoire :

- La Mission Mobilité qui se saisit des Plans de Déplacement Entreprise
- Un territoire pourvoyeur d'emploi avec plusieurs zones d'activités
- 25% des demandeurs d'emplois du Pays de la Bresse Bourguignonne ne sont pas motorisés
- Seuls 30% des jeunes inscrits à la Mission Locale possèdent le permis de conduire

Enjeux et objectifs d'aménagement

Les documents cadres et stratégiques comme support à la mobilité.
Aménager les espaces pour faciliter les déplacements.

Les enjeux mis en lumière par le diagnostic :

- Mettre en évidence la mobilité comme sujet d'importance dans les documents d'urbanisme
- Rapprocher les lieux d'emplois et les logements
- Replacer la voiture dans une logique multimodale et intermodale
- Développer les lieux d'intermodalité

Les objectifs à atteindre :

- Faciliter la pratique du vélo auprès des élèves des établissements du territoire
- Faciliter l'usage du vélo à assistance électrique au quotidien en équipant l'espace public
- Eduquer dès le plus jeune âge à la sécurité routière
- Réduire le nombre de kilomètres parcourus, et la charge financière que représente le transport pour les ménages, en incitant à la démobilité ou au partage de la voiture
- Développer les Pôles d'Echanges Multimodaux routiers et ferroviaires pour inciter au report modal



Les publics cibles :

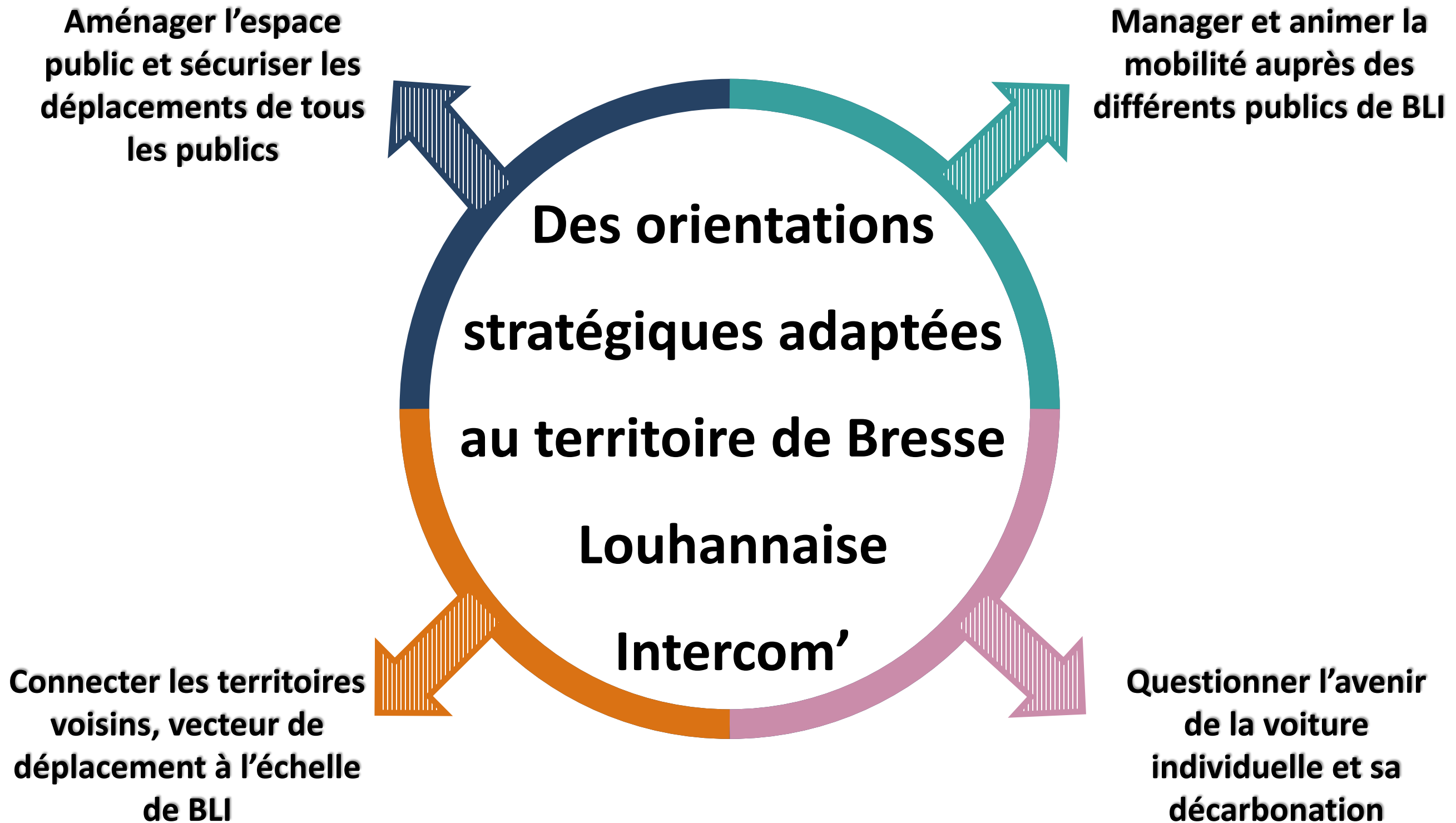
- Les publics fragiles (personnes âgées, ménages précaires...)
- Les actifs du territoire
- Les salariés du territoire
- Les personnes en insertion professionnelle



Les opportunités et menaces du territoire :

- La Mission Mobilité qui se saisit des Plans de Déplacement Entreprise
- Un territoire pourvoyeur d'emploi avec plusieurs zones d'activités
- Une activité commerciale importante sur la ville de Louhans à maintenir
- Un territoire de longues distances où la voiture individuelle est l'unique maillon de déplacement
- Des hameaux comme identité rurale de la Bresse

Les grandes orientations stratégiques



Les grandes orientations stratégiques



Aménager l'espace public et sécuriser les déplacements de tous les publics

Le diagnostic a révélé la marche à pied au sein des centres-bourgs comme indispensable pour les déplacements de tous les publics.

La volonté territoriale des citoyens et des élus montre également le vélo comme une pratique à développer sur BLI et au-delà. L'implication du CD71 sur cette thématique révèle une opportunité à saisir.

L'aménagement de la voirie est alors indispensable pour les piétons et les cyclistes. Il s'agit alors **d'interroger les aménagements à mettre en place pour les modes actifs**.

On parle alors de mailler le territoire en aménagement cyclable, d'apaiser les centres-bourgs et de travailler la Seille comme un maillon de déplacement.

Ce maillage comprend également le stationnement, l'accès aux gares et centre-bourgs.



Manager et animer la mobilité auprès des différents publics de BLI

La mise en place de services de mobilité est indispensable pour favoriser l'usage de mode de transport plus durable. Cependant, leurs utilisations sont profondément liées à leur appropriation par les usagers et aux dynamiques de changement de comportement. **Des mesures d'accompagnement et de promotion** auprès des différents publics est nécessaire pour **lever les freins psychologiques** à l'utilisation de mode de transport alternatif à la voiture individuelle ou pour rendre visible auprès des publics fragiles les offres de transport disponibles pour les **sortir de l'isolement social et professionnel**.

On pense notamment à la mise en place de **pédibus** pour les scolaires ou encore, à la **solidarité entre voisins** pour les publics fragiles.



Connecter les territoires voisins, vecteur de déplacement à l'échelle de BLI

BLI est frontalière avec plusieurs EPCI et est **vectrice de déplacements** à l'échelle de son bassin de mobilité. Elle est également interconnectée avec ses voisins plus éloignés.

Des flux d'échanges sont marqués avec ces territoires, notamment pour les déplacements domicile-travail.

Des choix de **mobilité alternative à la voiture individuelle** sont à mettre en place pour favoriser les déplacements en transports collectifs et développer une politique cyclable à grande échelle.

La multiplication des acteurs compétents et des autorités organisatrices de la mobilité engendre des **actions partenariales** de grandes ampleurs et des discussions entre porteurs de projets sur l'avenir de la mobilité.



Questionner l'avenir de la voiture individuelle et sa décarbonation

Le développement de **services de mobilité** est indispensable pour réduire l'usage de la voiture en proposant une alternative économique, fiable et écologique aux habitants et usagers de BLI.

Les transports collectifs de la Région sont un support à cette mobilité à condition de la rendre accessible à tous.

Il s'agit alors de développer à la fois le **TC/TER** via plusieurs porteurs, la **location de vélo**, et le **covoiturage** en inscrivant ses solutions de transport dans une **numérisation de l'accès à la mobilité**.

La promotion de ces nouveaux usages de la route doit les rendre visibles auprès du grand public et permettre une utilisation plus forte de ces services.

Première liste d'actions

Aménager l'espace public et sécuriser les déplacements de tous les publics

- Travailler la végétalisation et le cheminement des mobilités douces au sein des Petites Villes de Demain
- Aménager les centres-bourgs des pôles relais de BLI
- Travailler l'accessibilité de l'espace public
- Rendre visible et accessible les arrêts de cars
- Créer un réseau cyclable cohérent, sécurisé et continu
- Travailler l'intégration du fluvial comme mode de déplacement et de connexion à l'espace public

Manager et animer la mobilité auprès des différents publics de BLI

- Atelier Savoir-Rouler / Sécurité routière
- Management de la mobilité des scolaires
- Management de la mobilité des publics fragiles
- Management de la mobilité des actifs
- Développer des outils et des usages numériques au service de la mobilité

Questionner l'avenir de la voiture individuelle et sa décarbonation

- Accompagner et développer la pratique du covoiturage
- Accompagner la transition vers les nouvelles motorisations
- Développer des services en lien avec le vélo

Connecter les territoires voisins, vecteur de déplacement à l'échelle de BLI

- Créer des transversales vélos pour desservir les territoires voisins
- Accompagner le développement de l'offre TC régionale sur les lignes existantes et vers le sud du territoire

AMÉNAGER L'ESPACE PUBLIC ET SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS DE TOUS LES PUBLICS

Action 1.1 – Travailler l’accessibilité de l’espace public

Contexte et constat

La marche à pied est un mode de déplacement peu sollicité sur les flux domicile-travail de BLI. Les communes de Louhans et de Cuiseaux sont les plus arpentées par la marche à pied dans ces déplacements. Il est alors important d’assurer la sécurité et de valoriser ces itinéraires piétons pour les faciliter. Au-delà de cet aspect, il est nécessaire de réduire ou de supprimer les discontinuités pour les personnes à mobilité réduite et rendre accessible et convivial les centres-bourgs pour tous.

Objectifs

- Augmenter l’utilisation des modes actifs pour les déplacements domicile-travail
- Sécuriser et rendre confortable la marche à pied sur les centres-bourgs
- Réguler la place de la voiture sur les grands centres urbains

Description de l’action

Réaliser un diagnostic participatif des itinéraires piétons stratégiques par communes

- Identifier les points noirs et les traiter (rendre visible le piéton sur l’espace public, éclairage, signalétique, animation de l’espace public...)
- Relier par un aménagement sécuritaire les centres-bourgs et les hameaux distants de moins de 2 km

Favoriser la marche à pied, accessible à tous, dans les centres-bourgs et autour de la gare de Louhans

- Aménager les intersections les plus dangereuses en donnant la priorité aux piétons
- Aménager des trottoirs confortables et accessibles pour les PMR (cf. réglementation)
- Rendre confortable et agréable la marche à pied avec la mise en place de mobilier urbain et en accentuant la végétalisation et les haltes de repos

- Traiter la cohabitation des modes dans l’espace public : mettre en œuvre les outils réglementaires à disposition des aménageurs (zone piétonne, zone de rencontre, zone 30) pour rétablir les continuités.
- Allier espaces publics et dynamisme économique en organisant un stationnement favorable à la marche à pied et relié aux centres-bourgs
- Communiquer sur les bienfaits de la marche sur la santé

Prendre en compte la marche dans les documents d’urbanisme et de planification territoriale

- Accorder une place prioritaire aux piétons, notamment dans les PADD des PLU et sur les enjeux du SCoT, en faire un axe de travail à part entière pour la future version.

Échéance

- Année N : étude de marchabilité des centres-bourgs
- Horizon N+10 : aménagement des centres-bourgs
- Horizon N+10 : liaison des hameaux aux centres-bourgs

Public(s) cible(s)

- Tout public

Partie(s) prenante(s)

- Aménagement de la chaussée et des dépendances : par le bloc communal et sa répartition de la compétence
- BLI – Animation et communication

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) d’animation mobilité durable
- Etude et travaux – Etude de faisabilité 5 à 10% du budget d’aménagement

Indicateurs de suivi de l’action

- Part modale de la marche à pied
- Résultat de diagnostic ultérieur de marchabilité et d’accessibilité de l’espace public

Action 1.1 – Travailler l'accessibilité de l'espace public

Louhans - Châteaurenaud

Points 1 SECURISER LES CARREFOURS

- Etudier la faisabilité d'un cédez-le-passage sur la branche Nord de la D678
- Sécuriser les traversées piétonnes et matérialiser sur la chaussée et au giratoire les traversées cyclables
- Indiquer les services en gare

MOA : Louhans / CD71



Points 3 REAMENAGEMENT DU PARVIS DE LA GARE

- Pose de signalétique et de totems des offres de transports et des consignes vélos
- Aménager les traversées piétonnes depuis le nord de la voirie : ouverture à 180° depuis le parvis
- Installation de mobilier urbain
- Arceaux vélo et mobiliers vélo
- Bâtiment gare : préparer un relais mobilité en lien avec la médiathèque
- Végétalisation et aire d'attente

MOA : SNCF Gares et connexions / Louhans



Points 5 ORGANISATION DU STATIONNEMENT ET DE LA MARCHÉ

- P+R pour les usagers de la gare et des cars région
- Place de covoiturage dans les parkings
- Végétaliser des parkings
- Pose de mobilier urbain
- Travailler l'accessibilité de l'espace public : largeur minimale à 1,4m, revêtement uniforme, éclairage public, abaissé de bordure...
- Rendre visible les vélos sur l'espace public : signalisation horizontale et verticale, stationnement...

MOA : SNCF, Louhans



Points 4 AMÉNAGEMENT MODE DOUX DE LA D678

- Apaisement du trafic (zone 30)
- Création d'un aménagement cyclable
- Végétalisation
- MOA : Louhans / CD71



Points 2 VISIBILITE DE LA PASSERELLE ET PORTE D'ENTREE PIETON

- Jalonnement depuis le giratoire D971 et les voies connexes
- Marquage de l'entrée de la passerelle

MOA : Louhans



Points 6 APAISEMENT DU CENTRE-BOURG

- Apaisement du trafic en zone de rencontre
- Rendre visible les vélos sur les intersections
- Halte de repos et mobiliers urbains
- Régulation du stationnement sous les arcades
- Végétalisation
- MOA : Louhans / CD71



-  La voie bressane
-  Itinéraire 1 du plan vélo de Louhans
-  Itinéraire 2 du plan vélo de Louhans
-  Itinéraire 4 du plan vélo de Louhans
-  Itinéraire 5 du plan vélo de Louhans
-  Stationnement vélo à mettre en place

Action 1.1 – Travailler l'accessibilité de l'espace public

Cuiseaux

Points 3 LIAISON CYCLABLE PROJETEE

- Jalonner depuis le centre-bourg la liaison cyclable projetée vers Louhans
- Aménager les accotements pour la pratique cyclable
- Rendre visible le cycliste sur la chaussée
- Travailler le carrefour en sortie de D1083

MOA : Cuiseaux



Points 4 APAISEMENT DU CENTRE-BOURG

- Apaisement du trafic en zone de rencontre sur la rue Edouard Vuillard – mise en place de modérateur de vitesse en conséquence
- Rendre visible les vélos sur les intersections
- Halte de repos et mobiliers urbains
- Régulation et organisation du stationnement sur la rue Edouard Vuillard et en approche de la piscine
- Végétalisation

MOA : Cuiseaux / CD71



Points 5 ORGANISATION DU STATIONNEMENT ET DE LA MARCHÉ



- Rendre visible les emplacements de stationnement sur l'espace public
- Réserver des places de stationnement dans les poches de stationnement ou sur la voirie au covoiturage
- Végétaliser les zones de stationnements et proposer des aires d'attentes sur l'espace public avec pose de mobilier urbain
- Travailler l'accessibilité de l'espace public : largeur minimale à 1,4m, revêtement uniforme, éclairage public, abaissé de bordure...
- Rendre visible les vélos sur l'espace public : signalisation horizontale et verticale, stationnement...
- Travailler les entrées d'établissement scolaire pour sécuriser la marche à pieds et le vélo : zone 30 et modérateur de vitesse en approche

MOA : SNCF, Cuiseaux



Points 2 ACCESSIBILITE DE L'OUVRAGE

- Sécuriser la traversée de cet ouvrage (encorbellement, rétrécissement de chaussée...)
- Aménager les trottoirs de part et d'autre
- Rendre visible le cycliste sur l'ouvrage

MOA : Cuiseaux / APRR / CD71



Points 1 SECURISER LES CARREFOURS

- Sécuriser les carrefours pour la marche à pied et le vélo et matérialiser les traversées sur la chaussée et au giratoire
- Travailler les trottoirs jusqu'en amorce des intersections

MOA : Cuiseaux / CD71



Action 1.1 – Travailler l'accessibilité de l'espace public

Les dispositions réglementaires :

Code de la route :

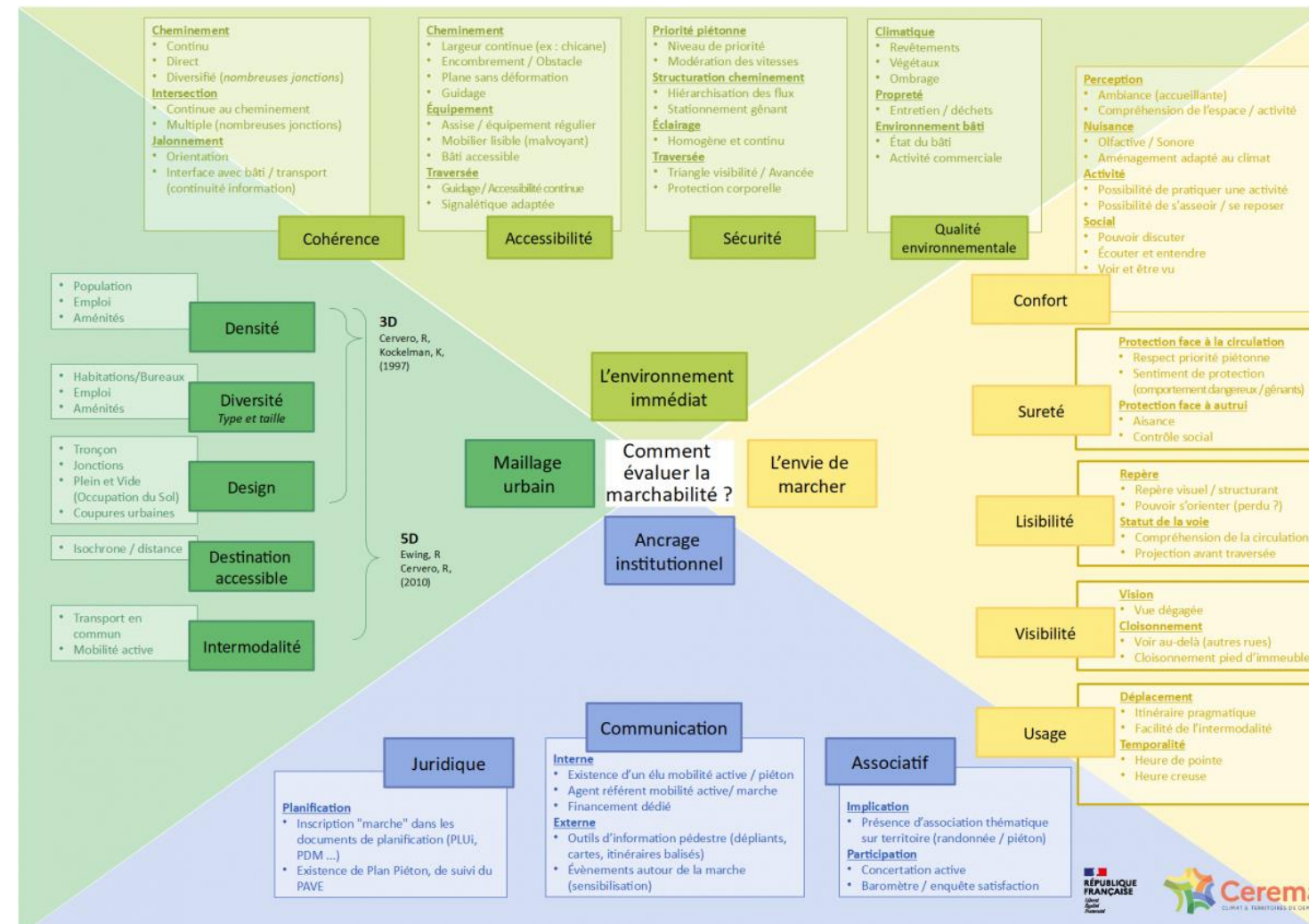
- Décret du 20/07/2008 : introduction du principe de prudence à l'égard des usagers les plus vulnérables
- Art R415-11 : « Tout conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire ou circulant dans une aire piétonne ou une zone de rencontre. »
- Décret du 02/07/2015 : permet un meilleur respect des cheminements piétonniers en requalifiant comme très gênants l'arrêt ou le stationnement d'un véhicule motorisé sur : les passages piétons, les trottoirs, voies vertes, bandes et pistes cyclables, au droit des bandes d'éveil et de vigilance, sur une distance de 5 m en amont des passages piétons (hors emplacements matérialisés).

La loi LOM (2018) :

- Neutralisation des zones de stationnement 5 m avant les passages piétons
- Le développement de l'usage des mobilités propres, partagées et actives au quotidien mobilisera par ailleurs l'Etat, à travers plusieurs appels à projets à hauteur de 1,2 Md€ sur 10 ans, pour accompagner les autorités organisatrices.

Guides et recommandations du CEREMA :

- Cœurs de villes accessibles
- Revitalisation Centre – Bourg
- Fiches pratiques : Voirie et Espaces Publics
- Fiches pratiques : Circulation Apaisée
- Aménager des rues apaisées
- Voirie urbaine – Guide d'aménagement



Les indicateurs de marchabilité par le CEREMA : 4 approches complémentaires

- Les méthodes de modélisation de la marchabilité : **le maillage urbain** est analysé, souvent via des données il s'agit de relever les grands indicateurs qui influencent la marche sur un territoire ou un quartier : densité, diversité d'activités, design destination accessible, intermodalité ;
- Les audits de marchabilité : **l'environnement urbain immédiat** est relevé "in situ" à l'aide de grilles d'analyses sur : la cohérence, l'accessibilité, la sécurité, ou la qualité environnementale ;
- Les enquêtes de marchabilité "in situ" pour repérer de ce qui donne **envie de marcher** et pour recueillir des témoignages sur : le confort, la sûreté, la lisibilité, la visibilité, les usages ;
- Les questionnaires pour comprendre **l'ancrage institutionnel** du sujet "marche" : une politique "marche" est-elle affichée et traduite dans les documents de planification, des associations d'usagers piétons sont-elles actives sur ce territoire, quelle perception des habitants a été recueillie dans le baromètre des villes marchables ?

©CEREMA

Action 1.2 – Rendre visibles et accessibles les arrêts de cars

Contexte et constat

La desserte du territoire par deux systèmes de transports collectifs : le transport scolaire et le transport des cars région, impose la mise en œuvre d'arrêts de cars qui ressortent aujourd'hui comme peu perçus et peu sécuritaires pour les usagers. La volonté de poursuivre le développement des transports collectifs sur le territoire nécessite également de répondre à ces problématiques.

L'aménagement et l'accès aux arrêts de cars ressortent comme un besoin majeur exprimé par les citoyens, leur mise en accessibilité est indispensable.

Objectifs

- Améliorer les conditions d'accès aux services des transports collectifs

Description de l'action

Rendre accessible les arrêts de cars

- Mise en accessibilité des arrêts pour les personnes à mobilités réduites
- Equiper quand cela est possible et pertinent les arrêts de mobiliers urbains de confort d'attente
- Réduire la fracture psychique et cognitive que peuvent représenter les arrêts de cars en accentuant la mise en valeur des arrêts : totem, abri-bus, signalisation horizontale et verticale...
- Mettre en place des traversées piétonnes en proximité des arrêts avec des SAS d'attente pour les piétons
- Aménager des cheminements piétons sécurisés et accessibles, d'une largeur minimale de 1,4m, dans un rayon de 1km autour d'un arrêt

Accentuer l'information voyageur aux arrêts

- Affichage des lignes aux arrêts de cars
- Prévoir l'affichage de QRCode qui renvoie à l'information en temps réel, au paiement des titres de transport grâce au numérique

Equiper la gare de Louhans pour en faire un Pôle d'échanges multimodal

Le projet de la médiathèque de Louhans sur le parvis de la gare de Louhans redonnera une fonction à la gare et la fera rayonner au-delà des usagers du train. C'est projet qui doit permettre de repenser la gare pour en faire un véritable pôle d'échange pour les citoyens, notamment depuis la fermeture du guichet physique.

- Etudier la possibilité de mettre en œuvre un affichage en temps réels des services routiers Mobigo
- Implanter du mobilier urbain confortable
- Travailler le stationnement entre les fonctions gare et médiathèque
- Faire de la médiathèque un espace mobilité pendant ses horaires d'ouvertures en proposant un point de renseignement et d'accompagnement à la mobilité

Échéance

- N+1 – Mise en accessibilité des arrêts de cars
- N+1 – Information voyageur aux arrêts
- Horizon N+5 – Pôle d'échanges multimodal sur la gare de Louhans

Public(s) cible(s)

- Tout public

Partie(s) prenante(s)

- SNCF – Gare de Louhans
- Aménagement de la chaussée et des dépendances : par le bloc communal et sa répartition de la compétence
- BLI – Equipement des arrêts de bus
- Région Bourgogne-Franche-Comté

Moyens à mobiliser

- Projets 1001 gares – SNCF
- Projets EMA

Indicateurs de suivi de l'action

- Nombre d'arrêts équipés et accessibles
- Fréquentation de la gare et des bus / Montées/descentes des bus à la gare de Louhans

Action 1.3 – Créer un réseau cyclable cohérent, sécurisé et continu

Contexte et constat

La pratique du vélo connaît un essor à l'échelle nationale, avec l'objectif de tripler sa part modale dans les déplacements du quotidien (3% en 2018 à 9% en 2024).

Sur BLI, l'aménagement et le balisage d'itinéraires cyclables ressortent comme un besoin fort de la part des citoyens interrogés lors des différentes enquêtes réalisées auprès de la population.

Le territoire de la Bresse Bourguignonne révèle un potentiel pour la pratique cyclable : dénivelé faible, cadre naturel, voie verte Ouest/Est... Toutefois, le manque d'aménagements sécurisés et les sensations d'insécurité associées freinent la pratique du vélo.

Objectifs

- Augmenter l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail
- Développer l'usage du vélo sur les trajets courts et réduire celui de la voiture

Description de l'action

Développer un réseau cyclable léger pour relier les pôles majeurs générateurs de déplacement

- Plan de jalonnement d'itinéraires pour rejoindre les pôles générateurs
- Travailler des revêtements adéquats pour la pratique du vélo domicile-travail sur les chemins de halage
- Créer un réseau cyclable à partir des chemins de hallage, notamment une transversale Nord/Sud
- Aménager les points durs avec des solutions adaptées aux usages : aménagement transitoire, aménagement léger...

Identifier les itinéraires cyclables prioritaires et les aménager

En support et rabattement de la voie verte, plusieurs itinéraires doivent être aménagés pour la pratique cyclable en liaison des pôles relais du territoire. Sur un périmètre de 10km autour de la voie verte. Celle-ci doit évoluer pour accueillir les déplacements domicile <-> travail. Il faut alors travailler à un revêtement qualitatif, exempt de végétation et de coupure.

- Simard <-> Louhans

- Saint-Etienne-en-Bresse, Saint-Vincent-en-Bresse, Le Fay <-> Voie Verte
- Tronçons sur départementales non aménageables par ailleurs

Faciliter la pratique au sein des 12 zones de d'activités et avec les centres-bourgs associés

- Rue du Jura Louhans – ZA de l'Aupretin
- D678 - ZA Le Bois de Chize
- ZA Les Marosses
- D972 – ZA La Condamine
- Route de Dommartin – ZA La Charbonnière
- D996 – ZA Les Charmettes

Créer une culture vélo partagée

- Créer une instance vélo multi partenariale avec les communes, associations... pour partager et valider les aménagements cyclables du territoire
- Créer un atelier de réparation intergénérationnel pour animer la pratique sur le territoire auprès de tous les publics
- Etudier la mise en place d'un fond de subvention par BLI
- Mettre en place une politique participative avec les associations d'usagers du vélo :
 - Diagnostic des points noirs et cyclabilité du territoire
 - Table ronde sur les besoins et préconisations des usagers
 - Partage des projets d'aménagement et analyse commune

Échéance

- N+1 – Sécurisation des points noirs
- N+5 – Maillage cyclable complet du territoire

Public(s) cible(s)

- Tout public

Partie(s) prenante(s)

- Aménagement de la chaussée et des dépendances, du jalonnement : par le bloc communal et sa répartition de la compétence
- CD71 – Mise en lien avec le schéma directeur départemental
- BLI - Communication et animations de la pratique cyclable

Action 1.3 – Créer un réseau cyclable cohérent, sécurisé et continu

Moyens à mobiliser

Coût moyen TTC, les prix des aménagements varient en fonction du volume, des contraintes topographiques, les difficultés de mise en œuvre... Les coûts présentés ci-dessous sont des enveloppes moyennes.

- Bande cyclable : 160€/ml
- Piste cyclable bidirectionnelle : 220€/ml
- Voie verte : 500€/ml
- Vélorue : 45k€/rue
- Zone 30 : 128€/m² ou Zone de rencontre : 240€/m²
- CVCB : 12€/ml
- Signalisation verticale : 50 à 200€/u
- Signalisation horizontale : 4€/ml (marquage photoluminescent : 5,5€/ml)
- Edition d'un guide d'aménagement : 15k€
- Animation de la pratique cyclable : 0,5 à 1 équivalent ETP

Dispositifs financiers : les Certificats d'Economies d'Energie, le fond européen LEADER, CPER, la Banque des territoires, Appel à projet Départemental et Aide « Tous à Vélo » (CD71), les dotations de soutien à l'investissement local, les dotations d'équipements des territoires ruraux, la Convention Territoires en Action conventionnée avec la Région BFC à l'échelle du Pays de la Bresse bourguignonne, programme AVELO de l'ADEME, le versement mobilité...

2 types d'itinéraires à prévoir :

- Les itinéraires de rabattement vers la voie verte depuis les centres-bourgs et les tronçons sur départementales avec des moyens à mobiliser plus important.
- L'équipement et le jalonnement des chemins de halages pour une transversale Nord/Sud entre Louhans et Cuiseaux avec des aménagements plus légers et un partage de la voirie assuré de manière sécurisé.

En définitif, il faut prévoir :

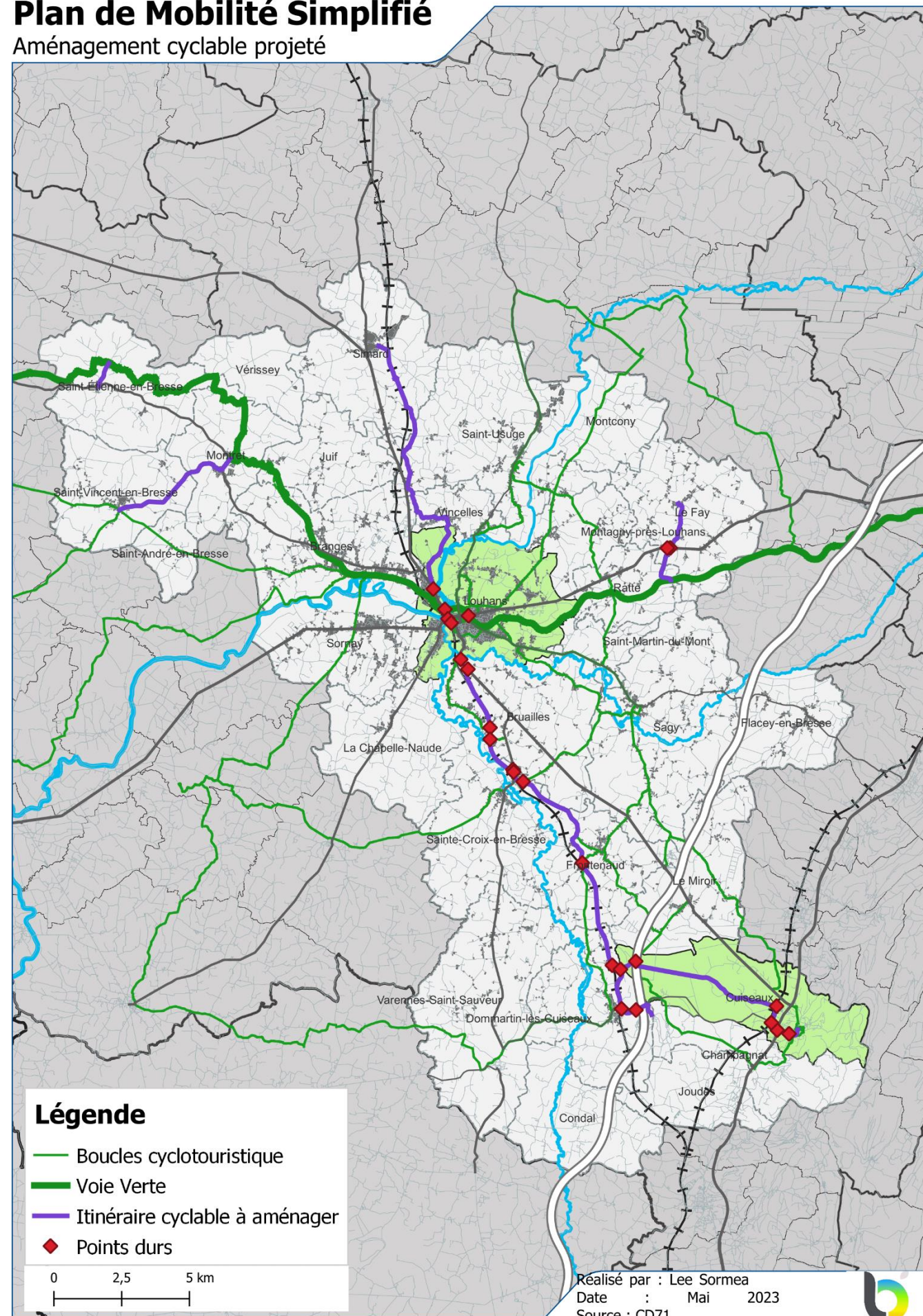
- ⇒ Sécuriser les points durs sur les itinéraires (intersections entre départementales et chemins, tronçons sur départementales, passages inférieurs, giratoires...)
- ⇒ Sécuriser les accotements des différents itinéraires
- ⇒ Jalonnement et signalisation performante à prévoir

Indicateurs de suivi de l'action

- Part modale du vélo dans les déplacements du quotidien
- Kilométrage des aménagements cyclables suivant le type
- Baromètre cyclable et suivi de fréquentation

Plan de Mobilité Simplifié

Aménagement cyclable projeté



Action 1.3 – Créer un réseau cyclable cohérent, sécurisé et continu

Les dispositions réglementaires :

Code de la route :

- Art R414-4 : distances de dépassement : 1,50 m en rase campagne et 1 m en milieu urbain
- Art R415-15 : « l'autorité investie du pouvoir de police peut décider de mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation communs à toutes les catégories d'usagers deux lignes d'arrêt distinctes, l'une pour les cycles, l'autre pour les autres catégories de véhicules ».
- Article R110-2 : la piste cyclable désigne une chaussée exclusivement réservée aux cycles

Loi de Solidarité et du renouvellement urbain (SRU – 2000) :

- Art 1 : la maîtrise des déplacements doit être inscrite dans les PLU et SCOT.
- Art 98 : prévoir du stationnement vélos dans les nouvelles constructions.

Loi pour la transition énergétique pour la croissance verte (2015):

- Instauration de l'indemnité kilométrique vélo (IKV),
- des flottes vélos dans les entreprises,
- généralisation des zones à circulation apaisée,
- modification des règles de stationnement vélos dans les constructions neuves...

La loi LOM (2018) :

- Un forfait mobilité durable, jusqu'à 400 €/an pour aller au travail en covoiturage ou en vélo
- Un plan vélo : création d'un fonds vélo de 350 M€, lutte contre le vol avec la généralisation progressive du marquage des vélos et des stationnements sécurisés, création du forfait mobilité durable, généralisation du savoir-rouler à l'école
- Article 61 (// article L228-2 du code de l'environnement) : « À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements »

Guides et recommandations du CEREMA :

- Rendre sa voirie cyclable
- Les fiches pratiques des « Aménagements en faveur du vélo »
- Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement

« Aucune disposition juridique ne s'oppose à la mise en œuvre d'aménagement provisoire sur la voirie. En effet, dans le cadre d'un changement d'exploitation de voirie, la prise d'un arrêté de circulation par l'autorité en charge du pouvoir de police est suffisant. »

Les aménagements cyclables réalisés sur la CCMP (inscrit à son Plan Global de Déplacements)



CVCB Réalisée à Saint-Maurice-de-Beynost - CCMP

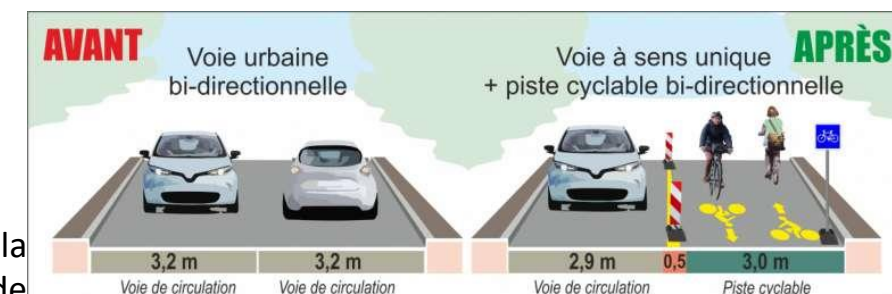


Schéma d'aménagement transitoire - CEREMA

Action 1.3 – Créer un réseau cyclable cohérent, sécurisé et continu

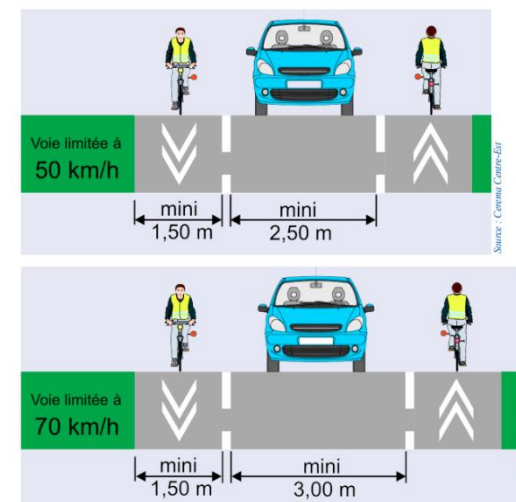
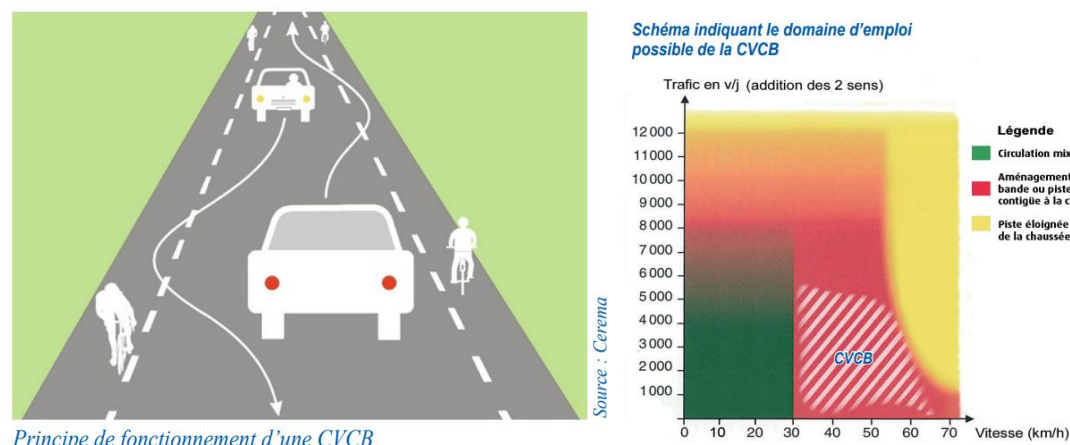
Les différents principes d'aménagements économes

La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) :

La CVCB est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive. La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes.

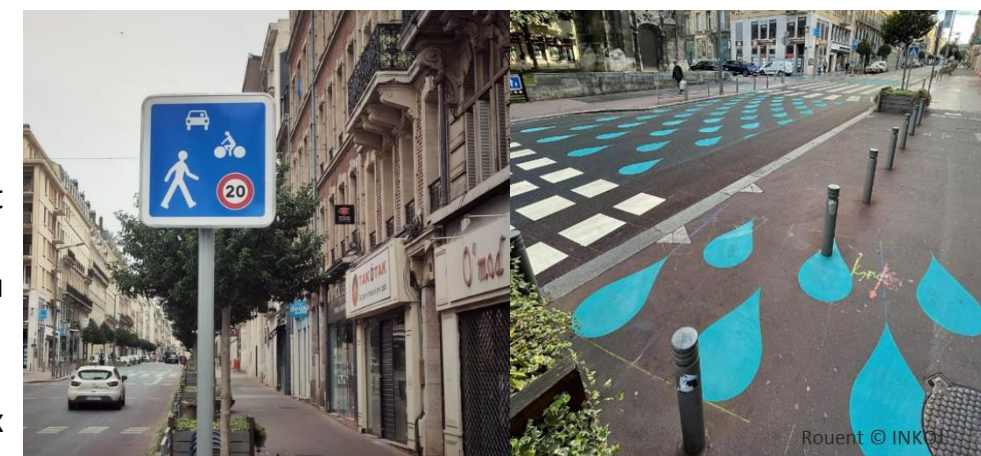
La CVCB permet d'améliorer la circulation des cyclistes, là où il est impossible de créer des aménagements cyclables. C'est également un aménagement à moindre coût.

Les schémas ci-contre présentent le principe d'aménagement.



La Zone de rencontre (illustration de la Rue Jeanne d'Arc à Rouen) :

- Article R.110-2 du Code de la route :
 - Vitesse des véhicules et des vélos limitées à 20 km/h avec double sens pour les cyclistes et EDPM.
 - Les entrées et sorties sont signalées par une signalisation.
 - Les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans s'y stationner.
 - Idéalement le stationnement est à supprimer ou alors limité et matérialisé.
- Les zones de rencontre se situent idéalement en centre-ville, en zone résidentielle et commerçantes, à proximité d'établissement scolaire ou en traversée d'agglomération.
- Signalisation de la zone et aménagement des entrées et sorties par les panneaux B52, B30 ou B53, panneau d'entrée dans une autre zone ou panneau de sortie d'agglomération.
- Il est préférable d'aménager la zone de rencontre à l'intérieur d'une zone 30.
- Un marquage au sol peut servir à animer la zone, les dessins doivent être différents de ceux répertoriés par l'arrêté du 24 novembre 1967.



Action 1.3 – Créer un réseau cyclable cohérent, sécurisé et continu

Le traitement des points durs :

Traitement des giratoires – Expérimentation d'un giratoire à la Hollandaise à Rennes :

Pour sécuriser et isoler les cyclistes du reste de la circulation, la ville de Rennes a testé l'aménagement ci-contre sur le giratoire des Gayeulles pour s'inscrire dans la continuité des aménagements mis en place sur les branches connexes.

L'aménagement cyclable est matérialisé par un marquage au sol et la pose de balises jaune qui font office d'ilôts séparateurs pour sécuriser les déplacements des cyclistes. Des zones de stockages pour les véhicules sont également matérialisées sur la chaussée du giratoire afin d'éviter les remontées de files dans l'anneau du giratoire.

Ce type d'aménagement doit tenir compte de l'environnement du giratoire, de sa fréquentation, des modes de déplacements concernés... Il doit également limiter les angles morts pour les véhicules, modérer la vitesse et conforter la priorité aux cyclistes.



Le traitement des points durs :

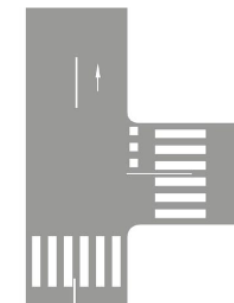
Traitement des intersections en section courante :

Créer des conditions favorables à l'utilisation du vélo dans les déplacements du quotidien nécessite de garantir la sécurité des cyclistes et la continuité des aménagements, c'est pourquoi il est intéressant d'expérimenter des aménagements transitoires sur les points durs, notamment les intersections. Il s'agit de solutions techniques qui peuvent être mises en place rapidement et de manière réversible. Il nécessite toutefois une étude préalable avant sa mise en place de manière transitoire ou pérenne.

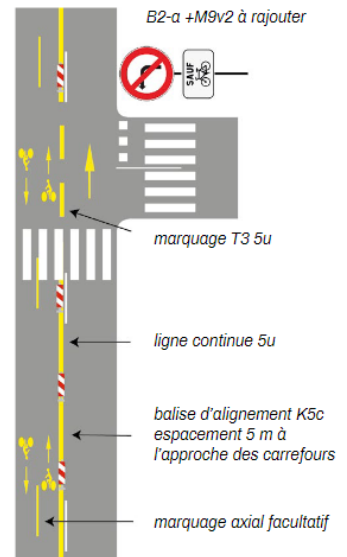
Le Cerema a édité le guide « aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement » qui reprend des principes d'aménagements.

Traitement d'un carrefour sur une 2x1 voie
avec suppression d'un sens pour les voitures

Situation initiale



Aménagement temporaire



MANAGER ET ANIMER LA MOBILITÉ AUPRÈS DES DIFFÉRENTS PUBLICS DE BLI

Action 2.1 – Manager la mobilité des scolaires

Contexte et constat

Près de 3 000 élèves et étudiants, de l'élémentaire au lycée vont à l'école sur le territoire, portés notamment par la cité scolaire de Louhans. Ces équipements sont à la fois vecteurs de déplacements au sein du territoire mais aussi depuis l'extérieur. La présence de ces établissements questionne leur accessibilité et les moyens de déplacement des élèves.

Objectifs

- Faciliter la pratique du vélo auprès des élèves des établissements du territoire
- Eduquer dès le plus jeune âge à la sécurité routière

Description de l'action

Aménager les abords des écoles

- Aménager les espaces publics autour des établissements scolaires pour les rendre apaisants et y faciliter la marche à pied et le vélo (éclairage, aménagements paysagers, sas d'attente sur les traversées piétonnes, mobiliers urbains et stationnement vélo...), expérimenter la rue scolaire.
- Sécuriser les déplacements des scolaires en aménageant les trottoirs depuis les quartiers résidentiels et en organisant le stationnement en approche des établissements.

Expérimenter la mise en place de Pédibus et Vélobus auprès d'établissements et proposer un accompagnement

- Expérimenter auprès d'un pôle relais, la mise en place de pédibus pour solutionner l'accès aux écoles et le stationnement aux abords
- Relayer l'information sur la pratique, organiser des événements autour de la marche à pied et communiquer auprès des établissements
- Matérialiser des arrêts et aménager les carrefours dangereux pour inciter les véhicules à ralentir et en réguler les flux d'accès

Déployer les animations scolaires

- Animer auprès des plus jeunes des ateliers de sensibilisation à la sécurité routière, ainsi que les parents et à la prévention des maladies cardiovasculaires et de l'obésité infantile
- Organiser des challenges inter-établissements sur la mobilité et les activités physiques à la mesure du « challenge mobilité » des entreprises
- Promouvoir et communiquer sur le programme « Savoir rouler à vélo »

Intégrer le programme MOBY pour mieux connaître la mobilité scolaire du territoire

Échéance

- N : sécurisation et aménagement des abords des écoles
- N+1 : mise en place du premier pédibus au printemps
- N : créer un catalogue d'animation scolaire et document pédagogique

Public(s) cible(s)

- Les élèves (élémentaires, collégiens et lycéens, supérieur)
- Les parents d'élèves et le personnel des établissements scolaire

Partie(s) prenante(s)

- BLI – Communication et animation
- Etablissement scolaire - animation auprès des scolaires et mise en œuvre de Pédibus
- Aménagement des abords des écoles : par le bloc communal et sa répartition de la compétence
- Région BFC : voir service concerné
- CD71 : aménagement des collèges (parkings vélo, gare routière...)

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) d'animation mobilité durable
- Animation sécurité routière – Appuie du DGO 2023-2027 du CD71
- Document pédagogique – Prévoir 15 à 20 k€ pour écriture et édition
- 5 à 10k€ pour un plan de déplacement scolaire
- Cours de remise en selle – 10 k€

Dispositifs financiers : les Certificats d'Economies d'Energie

Indicateurs de suivi de l'action

- Nombre de lignes Pédibus ou Vélo-bus déployées
- Nombre d'événements organisés autour de la sécurité routière et du savoir rouler à vélo

Action 2.1 – Manager la mobilité des scolaires



Le programme Moby aide les collectivités locales et les établissements scolaires à renforcer l'écomobilité scolaire.

Il permet pour les collectivités d'avoir accès à un chargé de mission mobilité qui accompagne la collectivité et le comité Moby. Il fournit un kit « clé en main » (fiches Outils et Actions) qui permet au comité Moby d'avoir les connaissances nécessaires pour décider collectivement des actions à mettre en place et suivre leur réalisation.



Programme piloté par le Ministère de l'éducation nationale, il permet aux jeunes de 6 à 11 ans d'apprendre et de devenir autonome à vélo en 10 heures, avant leur entrée au collège. Le gouvernement poursuit son action avec le programme « Génération Vélo » pour former les intervenants.



©Grandlyon

Le Pédibus s'inspire des lignes de bus mais pour la marche à pied des enfants pour se rendre à l'école. Le trajet suit un parcours prédéfini avec des arrêts que les enfants rejoignent. C'est une initiative à la charge des parents d'élèves qui sont à la fois accompagnateur et coordonnateur de la pratique.

Action 2.2 – Manager la mobilité des publics fragiles

Contexte et constat

Les publics fragiles sont une part importante des habitants de BLI qui sont à prendre en compte dans la définition d'un plan d'action mobilité. La perte d'autonomie des personnes âgées, la précarisation plus forte de certains foyers avec l'augmentation du coût de la vie impactent durablement et isolent ces populations de l'accès à l'emploi, aux services... Se tourner vers une mobilité plus solidaire et inclusive est indispensable avec un accompagnement de ces populations vers l'insertion sociale et professionnelle.

Objectifs

- Permettre l'autonomie des jeunes dans l'accès à la mobilité
- Faciliter l'autonomie des seniors et rompre leur isolement
- Réduire les inégalités d'accès à la mobilité en accompagnement de la Mission Mobilité

Description de l'action

Faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite

- Coordonner et accompagner les communes de plus de 1 000 habitants dans leur obligation de mise en œuvre du PAVE
- Inciter et accompagner la solidarité entre voisins depuis les mairies

Favoriser l'inclusion des habitants en situation de précarité

- Communiquer sur les aides disponibles pour l'accès à la mobilité en lien avec les actions portées par Mission Mobilité, Croix Rouge Mobilité...
- Renforcer les groupes de travail sur la mobilité inclusive dans le cadre de l'accès à l'emploi et aux services avec les structures associatives du territoire (Mission Mobilité, CPIE, association Tremplin...)
- Communiquer sur le travail de la Mission Mobilité sur les solutions de mobilité pour l'accès à l'emploi avec des tarifications solidaires : solutions de transport interne, Cars Région, covoiturage, atelier mobilité...
- Relancer l'opportunité du dispositif transi-stop et l'animer auprès des clubs entreprises, des adhérents de la Mission Mobilité, des communes
- Inciter les élus à intégrer les enjeux de mobilités plus durables dans les réflexions urbaines– Suivre l'étude portée par la Mission Locale

Garantir la mobilité des personnes âgées

- Faciliter la présence des structures associatives auprès des habitants
- Communiquer sur les Maisons France Services (Saint-Etienne-en-Bresse et Saint-Croix-en-Bresse, Rancy) et la maison de l'Etat à Louhans pour leurs actions de relais des services publics
- Assurer un relais mobilité aux besoins des personnes âgées auprès des mairies et de l'office de tourisme
- Inciter et accompagner la solidarité entre voisins depuis les mairies
- Assurer l'itinérance de certains services et promouvoir leurs actions (En Roue Livre, Service postaux et commerçants...)

Consolider les bilans des différents services de TAD présents sur le territoire et les coordonner

Plusieurs services de transport à la demande (TAD) sont présents sur le territoire et répondent à une demande de la part des habitants du territoire, notamment les publics fragiles. On peut citer : le Transport solidaire de Croix-Rouge Mobilité, le TAD de BLI, le taxi à la demande de Mission Mobilité, le TAD de la Région.

Les cibles de chacun de ses moyens de transport sont différents et répondent à une demande particulière. Il est pertinent aujourd'hui, d'analyser cette offre, de réorienter les services sans les dupliquer pour toucher le plus grand nombre et répondre aux besoins de tous.

Un des besoins exprimé par les citoyens lors des enquêtes est la mise en place d'une navette pour accéder au marché de Louhans, le lundi. Il semble alors pertinent d'étudier les possibilités techniques et financières d'extension du service de TAD BLI aux lundis matin ou de création d'une navette en réinterrogeant le système de TAD actuellement porté par la collectivité.

Échéance

- N – Création des groupes de travail
- N – Campagne de communication
- N+2 – Réinterroger le TAD

Action 2.2 – Manager la mobilité des publics fragiles

Public(s) cible(s)

- Les séniors
- Les jeunes actifs en recherche d'emploi ou en situations précaires
- Les familles monoparentales

Partie(s) prenante(s)

- Mission Mobilité – Services mobilités actifs
- Mission Locale – Emplois des jeunes
- Office du tourisme – Relais mobilité
- Croix Rouge – Services mobilité
- Syndicat Mixte du Pays de la Bresse bourguignonne – Contrat Local de Santé
- BLI – Communication et animation
- Département de la Saône et Loire et Région Bourgogne-Franche-Comté – Pilotage du Schéma des Mobilité Solidaires

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) d'animation mobilité durable

Indicateurs de suivi de l'action

- Location de véhicule réalisées par Mission Mobilité
- Nombre d'atelier mobilité réalisé



Action 2.3 – Manager la mobilité des actifs

Contexte et constat

Avec plus de 10 000 emplois sur le territoire, BLI est parcourue par de nombreux flux domicile-travail, à la fois par des actifs de l'extérieur mais aussi de l'intérieur du territoire.

Encourager et accompagner les initiatives des structures privées comme les entreprises est indispensable pour garantir une mobilité durable pour tous.

Objectifs

- Mutualiser les besoins en déplacement à l'échelle des zones d'emplois
- Fédérer les entreprises autour de la question de la mobilité de leurs salariés

Description de l'action

Encourager la réalisation de Plans de Mobilités (Inter-)Employeurs auprès des entreprises ou des zones d'activités et de leurs représentants, en lien avec l'action de la Mission Mobilité

Promouvoir le forfait mobilité durable

Dans la limite de 800€/an, l'employeur peut facultativement prendre en charge les frais de transport personnels. Sont concernés :

- *les vélos et vélos à assistance électrique (personnel et en location) ;*
- *la voiture dans le cadre d'un covoiturage (en tant que conducteur ou passager) ;*
- *les engins de déplacement personnels, cyclomoteurs et motocyclettes en location ou en libre-service ;*
- *les engins de déplacement personnel motorisés ou non motorisés des particuliers ;*
- *l'autopartage des véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogènes ;*
- *les transports en commun (autres que ceux concernés par la prise en charge obligatoire des frais d'abonnement).*

Campagne de communication sur la mobilité durable au sein des entreprises

- Soumettre BLI à la participation au challenge mobilité de la région
- Encourager les entreprises non soumises à la réalisation d'un PDME à mettre en place les pratiques
- Proposition à l'employeur de réaliser des stages :

- *d'éco-conduite*
- *De remise en selle à vélo*
- *De marchabilité*
- *De sécurité routière*

- Présentation des offres de transport collectif du territoire et développer l'offre avec la participation des entreprises pour répondre aux besoins de leurs salariés
- Proposer des journées de déplacement collectif à vélo au-delà du challenge mobilité

Échéance

- N : interventions et sensibilisation en entreprises
- N+1 : lancement du premier PDM(IE)

Public(s) cible(s)

- Les salariés du territoire
- Les entreprises du territoire
- Les personnes en insertion professionnelle

Partie(s) prenante(s)

- BLI – Communication et animation
- Mission Mobilité / Bresse Initiative – Réalisation et animation des PDMIE

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité en entreprise – Mission Mobilité

Indicateurs de suivi de l'action

- Nombre de PDMIE réalisés
- Evolution de la part modale des modes alternatifs à la voiture individuelle dans les déplacements domicile-travail

CONNECTER LES TERRITOIRES VOISINS, VECTEUR DE DÉPLACEMENT À L'ÉCHELLE DE BLI

Action 3.1 – Créer des transversales vélos pour desservir les territoires voisins

Contexte et constat

BLI est traversée par une voie verte qui relie le Nord de la collectivité à Lons-le-Saunier et Chalon-sur-Saône. Au-delà de la création d'aménagement en rabattement sur cet itinéraire déjà aménagé, il faut travailler la connexion du territoire avec ses autres voisins, notamment sur les pôles à enjeux majeurs comme Saint-Amour et Bourg-en-Bresse.

Objectifs

- Favoriser les déplacements en vélo à plus grande échelle

Description de l'action

Travailler un réseau cyclable à une échelle partenariale

- Travailler en collaboration avec les 4 collectivités du syndicat mixte de la Bresse bourguignonne un réseau cyclable engageant et attractif pour desservir les pôles d'emplois et les pôles touristiques majeurs
- Collaborer avec la Communauté d'Agglomération de Grand Bourg Agglomération pour relier la Traverse à BLI depuis Saint-Trivier-de-Courtes (01)
- Etudier avec la Communauté de Communes Porte du Jura la mise en place d'un itinéraire cyclable entre Saint-Amour et Cousance en traversant BLI par Joudes, Champagnat et Cuiseaux.

Développer le tourisme à vélo

- Aménager la Seille pour la pratique du vélo : services sur les haltes fluviales de Louhans et Branges et liaison entre les centres-bourgs et la Seille aménagée de Louhans à Cuisery
- Jalonner les boucles touristiques et de loisirs sur le territoire avec les mentions vélos des lieux remarquables
- Renforcer l'accompagnement des professionnels du tourisme dans la labellisation « Accueil Vélo »
- Encourager la pratique du vélo loisir comme levier à la pratique quotidienne : initier des piétonnisations de centre-bourg les dimanches...

Échéance

- N+1 – Equipement de la Seille pour la pratique du vélo
- N+5 – Maillage complet des itinéraires partenariaux

Public(s) cible(s)

- Habitants du territoire et des EPCI limitrophes
- Touristes

Partie(s) prenante(s)

- EPCI voisins – collaboration sur les études et les aménagements
- BLI – échanges avec les territoires voisins, études des tronçons, accompagnement et communication
- Aménagement de la voirie et jalonnement : par le bloc communal et sa répartition de la compétence
- CD71 – Plan « Tous à Vélo » et mise en place du service « Accueil Vélo »
- Office du tourisme – Information, promotion et animation autour du vélo et de la labellisation « Accueil Vélo »
- Associations – Evènement et promotion autour du vélo loisirs

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) d'animation mobilité durable
- Voir action 1.3 pour les aménagements
- Organisation fête du vélo : 5 à 10k€ - Challenge vélo : 10k€

Indicateurs de suivi de l'action

- Les kilomètres d'aménagements cyclables continus sur la Bresse bourguignonne et ses voisins
- L'évolution du cyclotourisme sur le territoire
- Le nombre d'établissements labélisés Accueil Vélo
- L'évolution de la part modale vélo dans les flux d'échanges
- Le nombre d'évènements créés autour du vélo

Action 3.2 – Accompagner le développement de l'offre TC régionale sur les lignes existantes et vers le sud du territoire

Contexte et constat

Le territoire est partiellement maillé en transport en commun sur sa franche nord mais enclavé sur le sud avec des services aujourd'hui incomplets pour répondre à la demande des différentes typologies d'habitants sur le territoire.

L'évolution du service est alors indispensable pour favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les solutions de transports collectifs.

Objectifs

- Développer et promouvoir les modes alternatifs à la voiture individuelle
- Améliorer les conditions d'accès aux services de mobilité et l'efficacité des transports collectifs
- Développer les Pôles d'Echanges Multimodaux routiers et ferroviaires pour inciter au report modal

Description de l'action

Œuvrer pour un développement de l'usage du train en renforçant le rôle de la gare comme pôle d'échange multimodal

Construire une structure relais mobilité auprès des commerçants ou de la future médiathèque à proximité de la gare de Louhans suite à la perte de son guichet (vente de billet, renseignement...)

- Faciliter l'organisation des déplacements en s'appuyant notamment sur les outils régionaux existants et assurer une meilleure visibilité des abris vélos MOBIGO et des modalités d'emport du vélo dans les transports collectifs en assurant une communication adaptée.
- Echanger avec la Région BFC sur la ligne de TER Bourg-en-Bresse <-> Dijon pour l'augmentation des fréquences de train en arrêt à la gare de Louhans et travailler les horaires en cohérence avec l'offre des Cars Mobigo pour permettre l'intermodalité

Etudier avec la Région les possibilités d'évolution du réseau Mobigo

- Etudier avec la Région BFC la création d'une nouvelle offre en lien avec les entreprises du secteur et le lycée professionnel de Saint-Amour, comme évoqué précédemment :
 - Liaison Louhans <-> Cuiseaux <-> Saint-Amour
- Evolution du matériel roulant pour accueillir les vélos à l'avant des cars et faciliter les déplacements multimodaux
- Echanger avec la Région BFC sur l'évolution des lignes existantes
 - Travailler une offre en soirée et en week-end sur les lignes existantes, notamment pour l'accès aux loisirs sur Chalon-sur-Saône
 - Répondre aux besoins d'intermodalité entre le TER et les Cars en modifiant les horaires pour permettre à minima un aller-retour par jour
 - Optimiser la fréquence des 3 lignes

Échéance

- Future DSP de la Région BFC

Public(s) cible(s)

- Tout public

Partie(s) prenante(s)

- Région BFC - organisation du réseau Mobigo
- SNCF - exploitation de la voie ferrée
- BLI – porteur de discussion partenariale, communication et animation

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité

Indicateurs de suivi de l'action

- Evolution de la part modale du TC
- Fréquentation des lignes de Cars Région
- Fréquentation des TER
- Nombre d'études d'évolution d'offre adressées à la Région

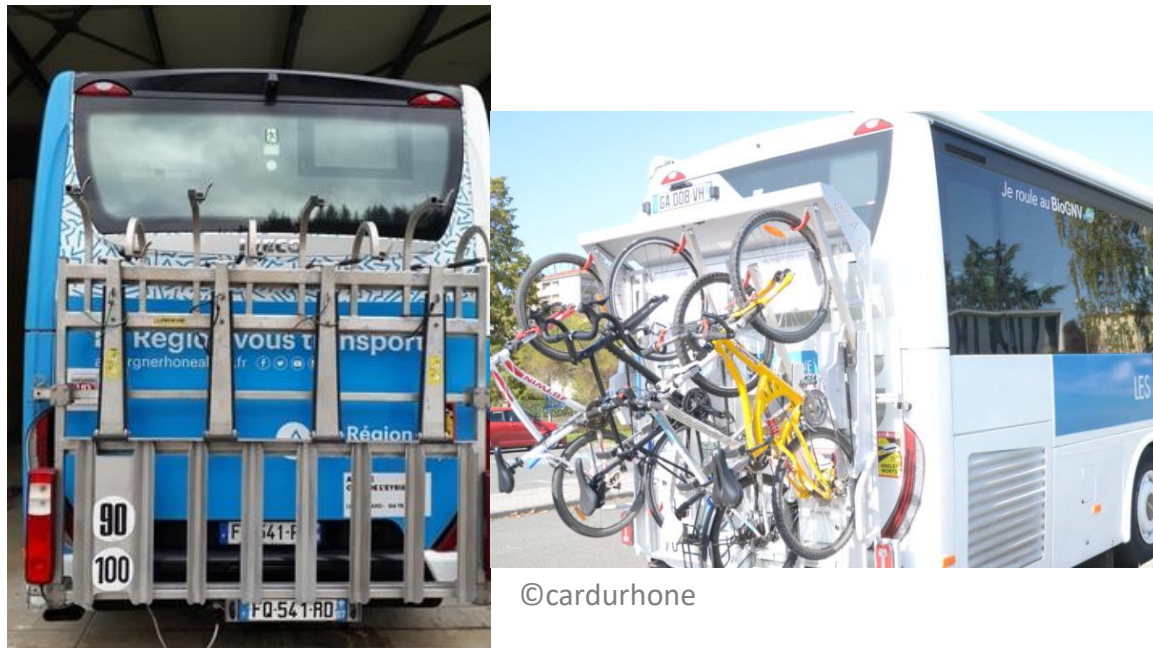
Action 3.2 — Accompagner le développement de l'offre TC régionale sur les lignes existantes et vers le sud du territoire

Exemple de création d'une ligne sur la franche sud : dessert en 14 points d'arrêts le sud du territoire depuis Saint-Amour. Les communes suivantes sont desservies :

- Joudes
- Champagnat
- Cuiseaux
- Dommartin-les-Cuiseaux
- Varennes-Saint-Sauveur
- Sainte-Croix-en-Bresse
- Bruailles
- Louhans

Le parcours de la ligne représente 50 minutes entre Louhans et Saint-Amour. C'est une ligne à imaginer à la fois pour les actifs et les scolaires du territoire avec une desserte en heure de pointe du matin et du soir et une fréquence à midi.

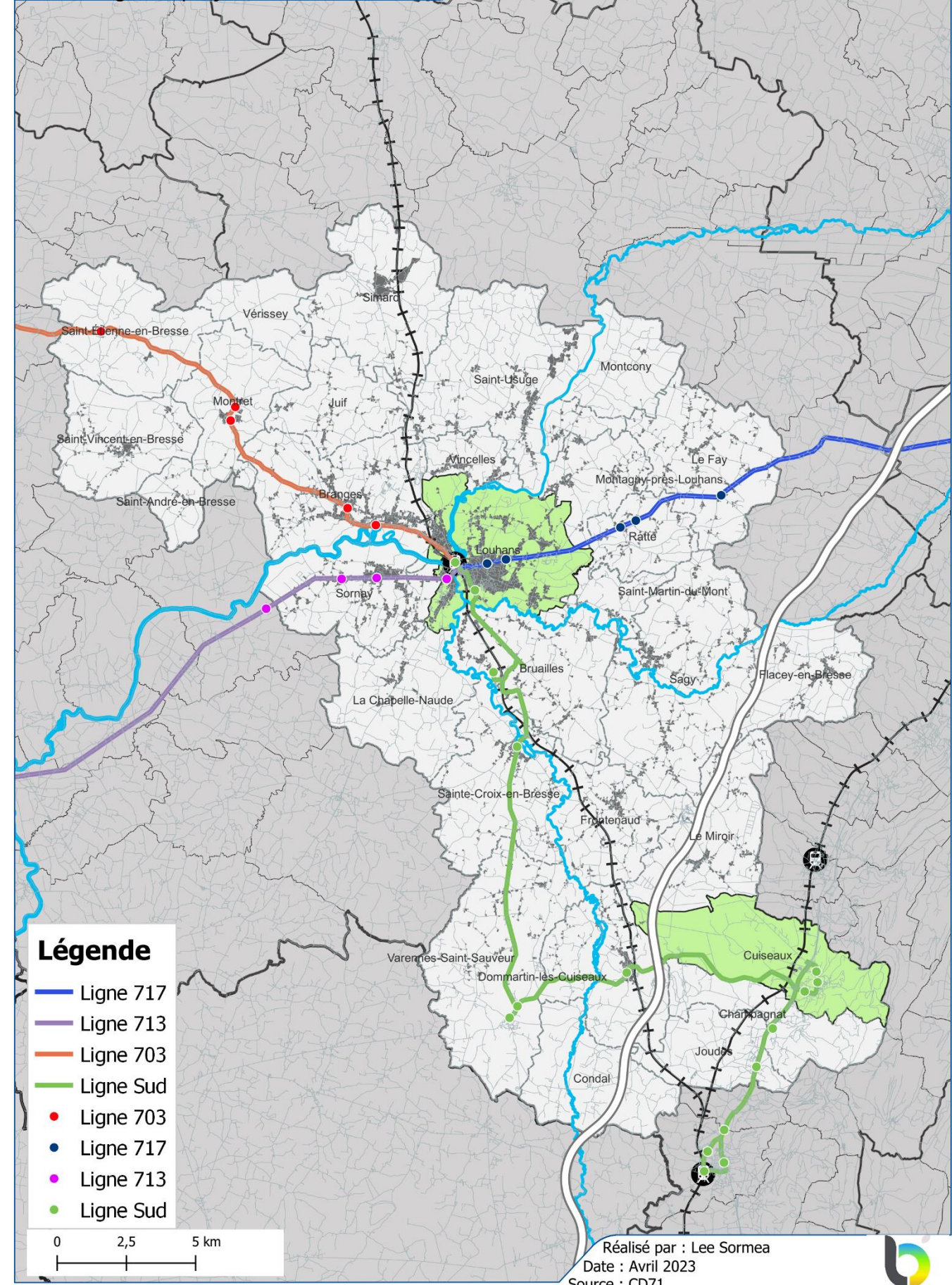
Exemple d'attaches-vélos développés par la région AURA sur ces cars



©Galéo

Plan de Mobilité Simplifié

L'offre Région - projeté



Action 3.3 – Etudier les opportunités d’outils et de services mobilités au profit des habitants et salariés du territoire

Contexte et constat

Le territoire est aujourd’hui en pleine expérimentation des outils et service de mobilité comme tend à le prouver la réalisation du PDMS de BLI. Toutefois, l’opportunité de leur mise en œuvre nécessite de les réfléchir à une échelle multi-partenarial pour aboutir à une synergie de la mobilité entre tous les acteurs.

Objectifs

- Fédérer les entreprises autour de la question de la mobilité de leurs salariés
- Développer de manière vertueuse les déplacements à l’échelle du Pays de la Bresse bourguignonne.

Description de l’action

Etudier la possibilité de centraliser les réflexions autour de la mobilité à l’échelle du bassin de mobilité

La Région a établi la carte des bassins de mobilité sur son ressort territorial. Elle définit celui de BLI en cohérence avec sa position au sein du Pays de la Bresse bourguignonne et des 3 autres EPCI qui le composent. Ainsi, il convient d’avoir à l’esprit la possibilité d’étudier le transfert de compétence mobilité à l’échelle du Syndicat Mixte de la Bresse bourguignonne qui partage déjà plusieurs compétences à l’échelle du Pays : le SCoT, appui à la démarche émergente de PNR, démarche PAT, l’office du tourisme, développement économique, contrat local de santé,...

La coordination des services de mobilités permettrait la simplification de la mise en œuvre des outils, des moyens et des services, avec l’abolissement des frontières administratives des 4 AOM locales d’aujourd’hui et le dialogue à une même échelle de territoire entre les associations porteuses de projets en lien proche ou éloigné de la question de la mobilité (Bresse Initiative, Mission Mobilité, Mission Locale...) et l’AOM.

Créer un groupe de travail avec les entreprises de plus de 10 salariés et leur représentants pour élaborer une ligne de transport urbain

Dans le cadre de la LOM, les EPCI ont la possibilité de lever le versement mobilité pour créer des services et infrastructures pour les salariés des entreprises de plus de 10 salariés. Ce versement mobilité s’accompagne de la mise en œuvre obligatoire d’une ligne de transport urbain, qui se doit de répondre aux besoins des salariés.

C’est pourquoi, dans une logique supra-communautaire et dans une échelle de temps longue, si la levée du versement mobilité devenait effective, un groupe de travail entre l’AOM, Bresse Initiative, Mission Mobilité, Mission Locale et les représentants des zones d’activités/entreprises de plus de 10 salariés pour coconstruire ensemble un transport collectif qui puisse répondre aux besoins de leurs salariés les plus enclavés, de ceux qui souhaitent délaisser la voiture pour des modes de transport plus vertueux ou encore aller chercher de nouveaux salariés auprès des demandeurs d’emplois non motorisés.

Échéance

- N : discussion partenariale entre les 4 EPCI du syndicat mixte de la Bresse bourguignonne

Public(s) cible(s)

- Tout public

Partie(s) prenante(s)

- Syndicat Mixte de la Bresse bourguignonne
- EPCI du Pays de la Bresse bourguignonne
- Bresse Initiative, Mission Locale, Mission Mobilité
- BLI

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité

QUESTIONNER L'AVENIR DE LA VOITURE INDIVIDUELLE ET SA DÉCARBONATION

Action 4.1 – Accompagner et développer la pratique du covoiturage

Contexte et constat

La pratique du covoiturage est peu visible auprès des habitants du territoire mais ressort comme une solution à expérimenter et formaliser selon les requêtes émises par les citoyens lors des enquêtes réalisées auprès de la population. Les initiatives portées par des structures associatives du territoire et la volonté des acteurs à développer la pratique tendent à animer cette thématique.

Objectifs

- Augmenter la pratique et les infrastructures de covoiturage
- Créer l'intermodalité sur les parkings de covoiturage
- Abolir les freins à la pratique du covoiturage par l'accompagnement et la sécurisation du covoiturage spontané

Description de l'action

Faciliter l'identification et animer la pratique du covoiturage grâce à une matérialisation physique sur le territoire et un visuel commun, grâce aux outils existants :

- Animer et relancer le projet Transistop (CD71 et la mission mobilité)
- Aménager au sein des communes et des zones d'activités une place de stationnement covoiturage/aire d'embarquement sécurisée dédiée aux utilisateurs de TransiStop ou de Mobigo Covoiturage pour matérialiser la pratique et faciliter les points de rendez-vous (carte ci-dessous). Privilégier sur les zones de passage, en sortie de centres-bourgs, sur les pôles générateurs...
- Animer et communiquer sur la pratique au sein des entreprises et auprès des représentants de zones d'activités en s'appuyant sur Mobigo Covoiturage et la solution d'autostop organisé que propose Tansistop.
- Travailler à une charte de covoiturage au sein des entreprises

Etudier l'opportunité d'aménagement de parking de covoiturage

L'aménagement de parking de covoiturage sur le territoire est à étudier selon les préconisations du Schéma des aires de covoiturage de Bourgogne Franche Comté pour les catégories : aires complémentaires et aires locales.

- Parking de covoiturage en approche de l'échangeur autoroutier à Le Miroir
- Opportunité sur les départementales (Simard, Varennes-Saint-Sauveur, Cuiseaux, Montret)
- Travailler les parkings de covoiturage dans une logique d'intermodalité en amenant les services, notamment vélo et la mobilité électrique

Communiquer sur la pratique du covoiturage et ses bienfaits

- Création d'un poste de chargé(e) de mobilités durables/actives dans le cadre d'un programme AVELO pour assurer le rôle de management et de communication de la mobilité durable :
 - Communiquer sur le covoiturage entre voisins et créer des communautés locales en appui de la plateforme Mobigo
 - Communiquer les différentes plateformes de covoiturage pour le trajets longues distances : Blablacar, Mobicoop...
 - Communiquer sur la prime covoiturage du Fonds Vert et les plateformes bénéficiaires
 - Développer une culture du covoiturage sur le territoire en impliquant les entreprises (adaptation des horaires des salariés d'un même secteur), les communes (aménagements de place de covoiturage, relais auprès des habitants) et les écoles (éducation des le plus jeunes âges en lien avec les parents)

Échéance

- N – relance du dispositif TransiStop
- N+5 – Maillage du territoire en parking de covoiturage

Public(s) cible(s)

- Actifs et salariés du territoire

Partie(s) prenante(s)

- BLI – pilotage des études d'opportunité de parking et MOA des travaux de création d'aires , animation de communauté locale
- Entreprises et Bresse Initiative – Communication et animation du covoiturage auprès des salariés
- Région BFC – Plateforme de covoiturage Mobigo

Action 4.1 – Accompagner et développer la pratique du covoiturage

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité
- Implantation des points d'arrêts : prévoir entre 500 et 1 000€/place
- Hypothèses de coût d'aménagement de place de parking par catégories d'aires de covoiturage : aire complémentaire – 3 600€/place, aire locale – 3 200€/place

Dispositifs financiers :

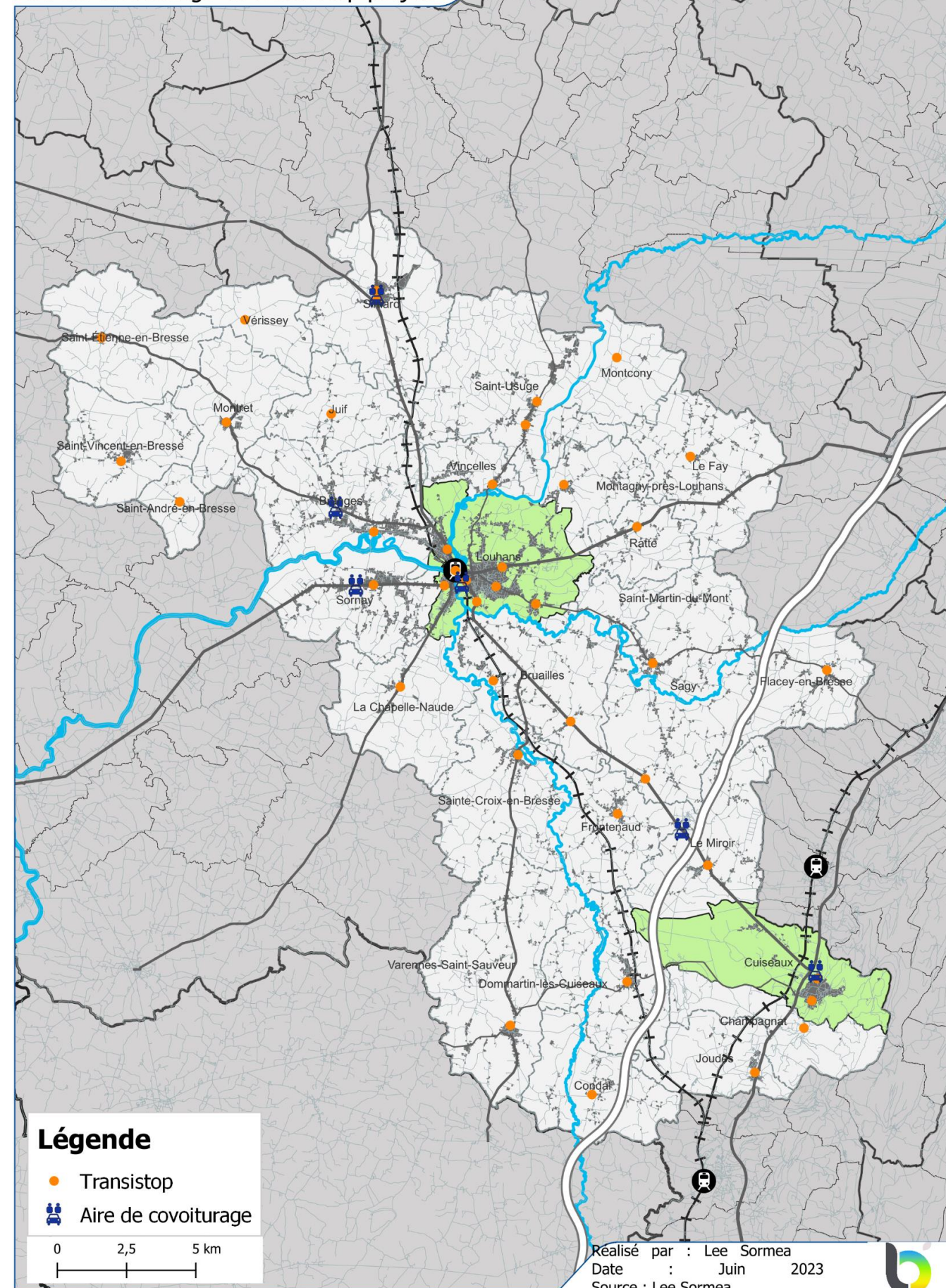
- *Fonds Vert – Axe 3 Développement du covoiturage – subvention sur l'ingénierie des actions de communication*

Indicateurs de suivi de l'action

- Taux de remplissage des parkings de covoiturage
- Part modale du covoiturage
- Nombre de communauté de covoiturage créée sur le territoire et d'utilisateur de TransiStop

Plan de Mobilité Simplifié

Aire de covoiturage et TransiStop projeté



Action 4.2 – Développer des services en lien avec le vélo

Contexte et constat

Pour proposer une solution alternative à la voiture individuelle et favoriser les modes doux sur les trajets à la fois internes et externes au territoire, il est nécessaire de mettre en œuvre des services en lien avec la pratique du vélo. Le vélo est une thématique fortement sollicitée par les habitants du territoire. C'est également une solution d'accès à la mobilité pour les publics fragiles.

Objectifs

- Augmenter l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail
- Développer l'usage du vélo sur les trajets courts et réduire celui de la voiture
- Faciliter l'usage du vélo à assistance électrique au quotidien en équipant l'espace public

Description de l'action

Mise en place de stationnements sécurisés en centre-bourg

- Développer les arceaux (attaches par cadre) en centre-bourg et à proximité des équipements culturels, sportifs et scolaires, sur des lieux visibles et éclairés pour limiter le risque de vol et vandalisme
- Communiquer sur le programme AVELO (aide financière pour les dispositifs de stationnement) auprès des bénéficiaires (Collectivités, copropriétés privées, bailleurs sociaux, établissements scolaires...)
- Equiper, grâce au fonds FEDER, les parkings, en lien avec les pôles d'équipements du territoire, de borne de recharge vélo et de stationnement couvert sécurisé
- Rappeler les exigences réglementaires et intégrer une politique de stationnement vélo dans les documents d'urbanisme (PLU) et de planification territoriale

Mise en place de petits équipements dédiés au vélo et de structure relais « Accueil Vélo »

- Inciter les entreprises et centres-commerciaux à s'équiper en arceaux vélo et en bornes de recharge pour les VAE

- Planter des équipements vélos (consigne sécurisé, station de gonflage, station de réparation, abri...) sur les parkings de covoiturage et à la gare de Louhans.
- Au-delà de l'aspect touristique du label « Accueil Vélo », définir ou créer un réseau de structure porteuse d'équipements, en proximité des lieux touristiques, en centres-bourgs des pôles relais d'équipement, sur les zones d'activités...

Etudier l'opportunité financière de mise en œuvre d'un service de location de vélo en complément des offres existantes

L'office du tourisme et la Mission mobilité propose aujourd'hui des locations de vélo pour des publics ciblés. Pour compléter ces deux services et répondre aux besoins des actifs ou des retraités, un système de location éligible à ces publics est à étudier.

- Mode de gestion à définir : internalisé ou externalisé, lieux de collecte (tiers-lieux uniques, loueur, dépôt sur le territoire...), quotidien et/ou touristique, durée de location et de renouvellement, prix de la location et de la caution, nombre de location éligible par foyer...
- Type de matériel : VAE, vélo cargo, vélo enfant, VTT...
- Nombre de vélos disponibles à la location : expérimentation à prévoir avec une flotte réduite de 10 à 15 vélos, puis en augmentation suivant le retour d'expérience et la demande
- Maintenance et entretien : internalisé ou externalisé (auprès d'un réparateur, une association à visée sociale...)

Etudier l'opportunité de mise en place d'une prime à l'achat VAE

- Définir les modalités : plafond du montant de la subventions - unique, en fonction du type de vélo, caractères sociaux...

Échéance

- N+1 : équipements des centres-bourgs et des centres commerciaux en stationnement et petits équipements
- N : étude d'opportunité de la prime VAE et de la location
- N+2 : mise en place d'un ou des services suivant opportunités

Public(s) cible(s)

- Tout public

Action 4.2 – Développer des services en lien avec le vélo

Partie(s) prenante(s)

- Communes - Recensement et création des stationnements
- BLI - Communication et animation, mise en place des services
- Les entreprises et zones commerciales - Développement de leur parc de stationnement vélo en interne

Moyens à mobiliser

- Coût d'investissement d'un service de location (achat VAE + accessoires) : entre 1 500 et 1 900 €TTC/vélo
- Coût de fonctionnement (gestion de la flotte (masse salariale, local...)) entre 15 000 à 40 000€ annuel en fonction du mode de gestion et du nombre de vélo
- Coût d'investissement pour la mise en place d'une prime VAE variable en fonction des modalités choisies peut-être plafonné entre 10 000 à 30 000€ annuel
- Station de réparation entre 500€ pour une borne d'outillage simple et 7k€ pour une station complète avec mobilier urbain, 1,5k€ pour une station de gonflage
- Chargé(e) de mission mobilité

Dispositifs financiers :

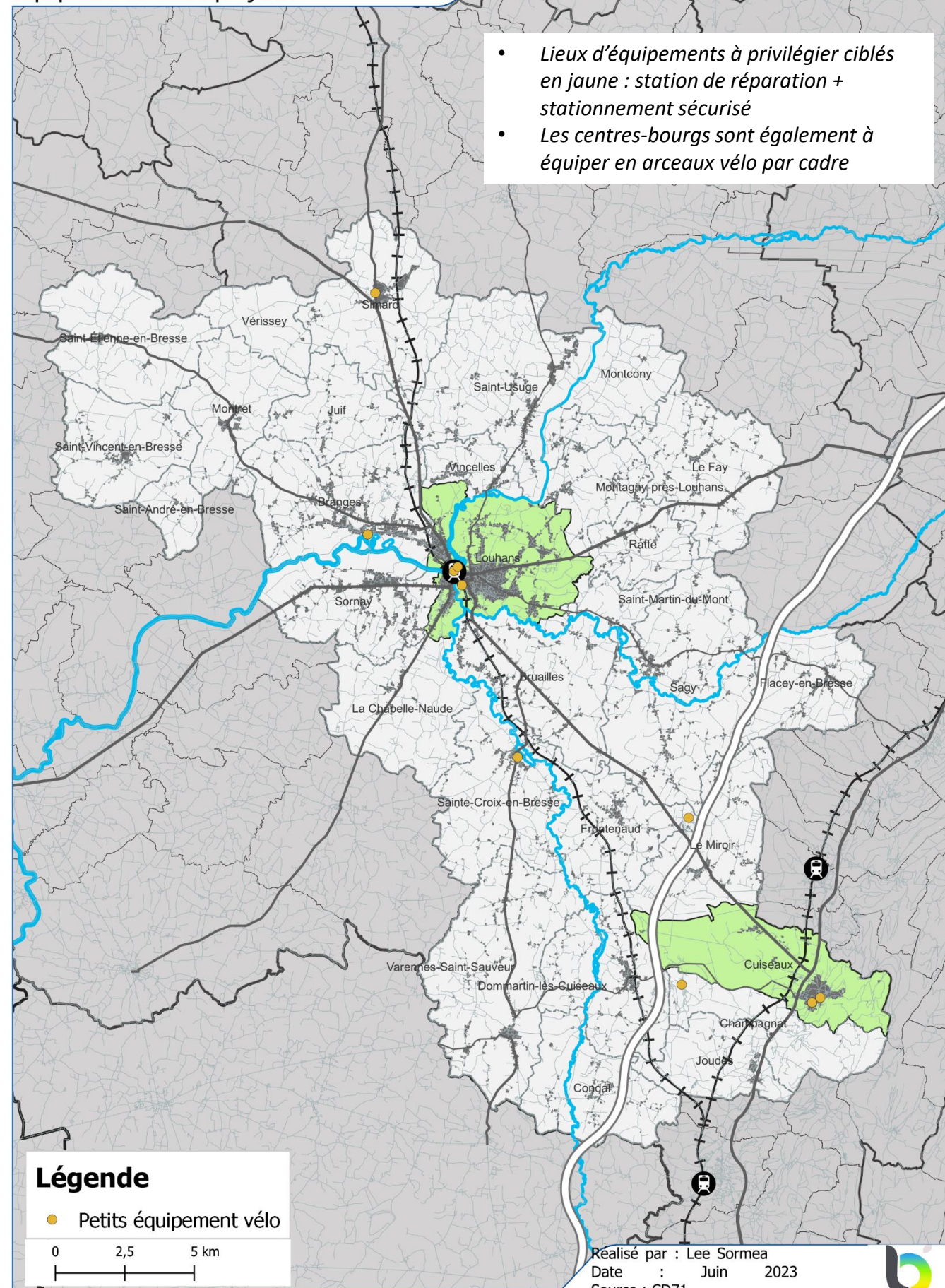
- Tous à vélo – CD71 – Soutien aux travaux d'équipement, de voiries...
- Programme Alvéole + - prestation de conseil pour identifier les lieux et les types optimaux de stationnement et cofinancement de solutions de stationnement
- Programme AVELO de l'ADEME

Indicateurs de suivi de l'action

- Evolution de la part modale vélo dans les déplacements domicile-travail
- Nombre de stationnements créés
- Taux de remplissage des stationnements
- La location : nombre et type de vélos loués sur une année avec une comparaison entre la période hivernale et estivale
- Nombre de primes à l'achat VAE délivrées

Plan de Mobilité Simplifié

Equipements vélos projetés



Action 4.2 – Développer des services en lien avec le vélo

Ce qui existe ailleurs

La CAPI a développé sont Guide Vélo qui fait état des stationnements à mettre en œuvre sur le territoire.

Sont préconisés à cette échelle :

- Les arceaux pour les stationnements de courte et moyenne durée. Ils sont à mettre en œuvre à proximité directe des lieux de commerces et en approche des traversées piétonnes et carrefours. 4 à 5 arceaux peuvent être mis en place de manière sécurisée sur une place de stationnement réservée aux VL.
- Des arceaux couverts peuvent également être envisagés près des équipements publics, en dehors de l'espace public lié à la voirie
- Les consignes sécurisées pour les stationnement de longue durée et pour faciliter l'intermodalité

On peut également citer l'innovation des cadenas connectés et sécurisé Sharelock. Des cadenas sont disposés sur l'espace public, notamment sur le mobilier urbain (attention à l'espace dédié aux piétons, ne doit pas empiéter ou sur des trottoirs larges), ils sont reliés à une application mobile. Celui-ci s'ouvre lorsque vous sélectionnez le cadenas choisi sur l'application et se verrouille une fois le vélo déposé. Il s'agit d'un service payant : 10€/mois ou 0,5€ après 15 minutes d'utilisation, qui s'adapte à près de 80% des vélos.



Les dispositions réglementaires :

Code la construction et de l'habitation :

- Article R113-12 et Article R113-14 : Espace réservés pour les bâtiments de bureaux neufs
- Article R113-15 : « Lorsque les bâtiments neufs à usage principal industriel comprennent un parc de stationnement destiné aux salariés, ces bâtiments doivent être équipés d'au moins un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos. »
- Article R113-16 : « Lorsque les bâtiments neufs accueillant un service public sont équipés de places de stationnement destinées aux agents ou usagers du service public, ces bâtiments doivent être équipés d'au moins un espace réservé au stationnement des vélos. »
- Article R113-17 : concerne les nouveaux ensembles commerciaux
- Article L111-5-2 : pour les ensembles d'habitations

Guide et recommandation du CEREMA :

- Rendre sa voirie cyclable

Le programme Alvéole + :

Programme d'accompagnement des acteurs privés et publics pour l'installation de stationnement vélo. Le programme propose une prestation de conseil pour identifier les lieux et les types optimaux de stationnement. Il propose également le cofinancement de solutions de stationnement.



Action 4.2 – Développer des services en lien avec le vélo

Ce qui se passe ailleurs

Location de VAE ou de vélo cargo par le biais du réseau de transport urbain dans le cadre d'une DSP sur la collectivité de la CAPI

Le service de location de vélo :

- Forfait à **350 km/mois** au-delà 0.10€/km supplémentaire
- Fourni avec Antivol, accessoires de sécurité et un panier
- Maintenance à la charge de RUBAN /Entretien et réglages à la charge de l'utilisateur
- 2 lieux de collecte et de dépose

	1 mois	3 mois	6 mois	1 an
Abonnés RUBAN	25 €	50 €	95 €	160 €
Non-abonnés	35 €	70 €	130 €	225 €

Mise en place d'un service de location longue durée de VAE sur la communauté de communes Bugey Sud en gestion internalisée.

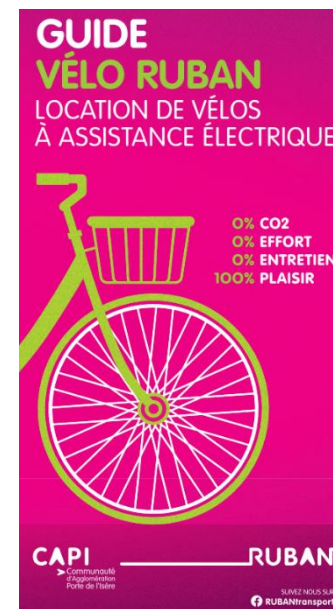
Le service de location de vélo :

La CC Bugey Sud a mis en place un service de location de VAE longue durée (1, 2 ou 3 mois) pour permettre à ses habitants de tester ce mode déplacement. C'est un service proposé à 40€/mois. L'objectif à moyen terme est que les personnes ayant testées ce service, achètent leur propre vélo.

La collectivité a fait l'acquisition de 38 VAE y compris les accessoires.

La réservation se fait en ligne sur le site internet de la communauté de communes. La gestion du service est attribuée à la chargée de mission Mobilité de la collectivité (contrats, régie, relation prestataire et usagers, communication...). La gestion de la flotte est attribuée à l'ESAT ODYNEO – pôle du Colombier, employant des personnes en situation de handicap.

Ce service a été en partie subventionné dans le cadre d'une convention interrégionale du Massif du Jura par le Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire, à hauteur de 50%. Il a aussi été subventionné par le programme AVELO1 à hauteur de 22%.



PROGRAMMATION DES ACTIONS

Synthèse des actions

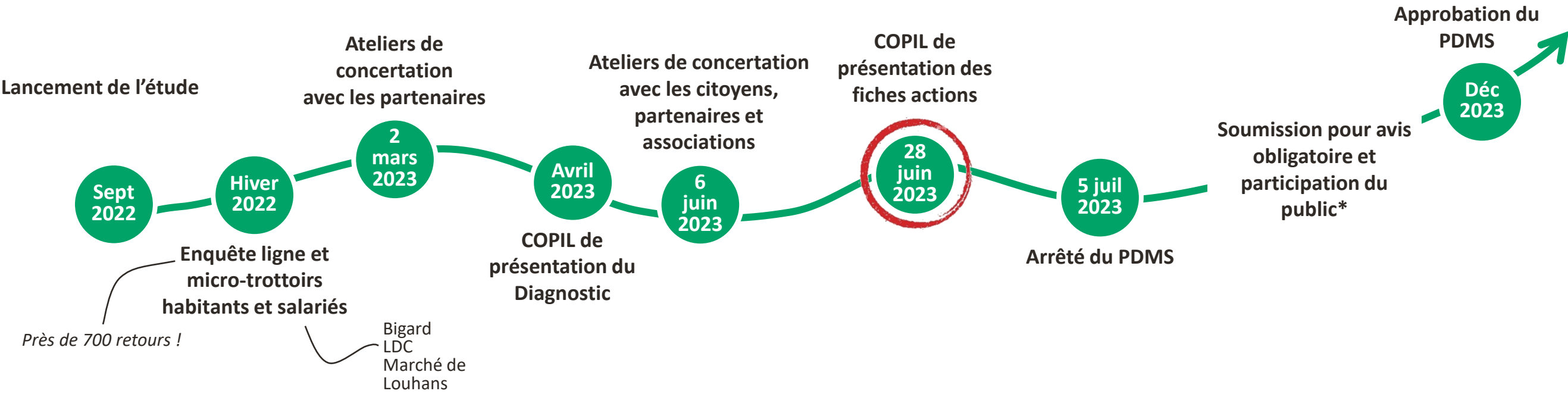
Rôle de BLI

Actions	Sous-actions	N	N+1	N+2	N+3	..	N+10	Echelle de coût	Pilotage	Coordination	Subvention mobilisable	Action partenariale	Partenaires	MOA envisagée	Action prioritaire
Orientation 1 - Aménager l'espace public et sécuriser les déplacements de tous les publics															
1.1	Travailler l'accessibilité de l'espace public	- Réaliser un diagnostic participatif des itinéraires piétons stratégiques						5k€	X					BLI	X
		- Favoriser la marche à pied, accessible à tous, dans les centres-bourgs et autour de la gare de Louhans						M€	X	X		X	Communes		
		- Prendre en compte la marche dans les documents d'urbanisme et de planification territoriale						-	X			X	Communes / Syndicat Mixte de la Bresse bourguignonne		
1.2	Rendre visibles et accessibles les arrêts de cars	- Rendre accessible les arrêts de cars								X		X	CD71 / Région	Communes	
		- Accentuer l'information voyageur aux arrêts								X		X	BLI / Région Communes		
		- Equiper la gare de Louhans pour en faire un Pôle d'échanges multimodal							X	X		X	Commune de Louhans SNCF		
1.3	Créer un réseau cyclable cohérent, sécurisé et continu	- Développer un réseau cyclable léger pour relier les pôles majeurs générateurs de déplacement						230 k€	X	X	X	X	CD71	BLI Communes	
		- Identifier les itinéraires cyclables prioritaires et les aménager suivant la répartition des compétences de chacun						5 M€	X	X	X	X	CD71	BLI Communes	
		- Faciliter la pratique au sein des 12 zones de d'activités et avec les centres-bourgs associés						2 M€	X	X	X	X	CD71	BLI Communes	
		- Créer une culture vélo partagée						30k€	X		X		CD71	BLI	
Orientation 2 - Manager et animer la mobilité auprès des différents publics de BLI															
2.1	Manager la mobilité des scolaires	- Aménager les abords des écoles							X	X	X	X		Communes	
		- Expérimenter la mise en place de Pédibus et Vélobus auprès d'établissements et proposer un accompagnement						k€	X		X	X	Etablissements scolaire BLI		
		- Déployer les animations scolaires						k€	X		X		BLI		
		- Intégrer le programme MOBY pour mieux connaître la mobilité scolaire du territoire						k€	X		X		BLI		
2.2	Manager la mobilité des publics fragiles	- Faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite						k€	X	X		X	CD71	BLI	X
		- Favoriser l'inclusion des habitants en situation de précarité						k€	X			X	Mission Mobilité		
		- Garantir la mobilité des personnes âgées						k€	X	X		X	BLI Communes		
		- Consolider les bilans des différents services de TAD présents sur le territoire et les coordonner						k€ k€ k€ k€ k€	X			X	Croix Rouge / Région Mission Mobilité	BLI	
2.3	Manager la mobilité des actifs	- Encourager la réalisation de Plans de Mobilités (Inter-)Employeurs auprès des entreprises ou des zones d'activités et de leurs représentants, en lien avec l'action de la Mission Mobilité						-	X			X	Mission Mobilité / Bresse Initiative	BLI	
		- Promouvoir le forfait mobilité durable						-	X			X	Mission Mobilité / Bresse Initiative	BLI	
		- Campagne de communication sur la mobilité durable au sein des entreprises						10k€	X			X	Bresse Initiative		

Synthèse des actions

Rôle de BLI																					
Actions	Sous-actions	N	N+1	N+2	N+3	...	N+10	Echelle de coût	Pilotage	Coordination	Subvention mobilisable	Action partenariale	Partenaires	MOA envisagée	Action prioritaire						
Orientation 3 - Connecter les territoires voisins, vecteur de déplacement à l'échelle de BLI																					
3.1	Créer des transversales vélos pour desservir les territoires voisins	- Travailler un réseau cyclable à une échelle partenariale						Groupe de travail avec les EPCI voisins dès 2024	xM€	X	X	X	X	CD71 / CD01 / CD39	BLI / Communes EPCI Voisins						
		- Développer le tourisme à vélo									15k€/ an - Animation	X		X	X		CD71	Office du tourisme du Pays de la Bresse bourguignonne			
3.2	Accompagner le développement de l'offre TC régionale sur les lignes existantes et vers le sud du territoire	- Œuvrer pour un développement de l'usage du train en renforçant le rôle de la gare comme pôle d'échange multimodal						Discussion partenariale avec la Région dès 2024	-	X			X		SNCF Région Bourgogne Franche Comté Commune de Louhans	X					
		- Etudier avec la Région les possibilités d'évolution du réseau Mobigo						Discussion partenariale avec la Région dès 2024	-	X			X		Région Bourgogne Franche Comté BLI Bresse Initiative EPCI Voisins						
3.3	Etudier les opportunités d'outils et de services mobilités au profit des habitants et salariés du territoire	- Etudier la possibilité de centraliser les réflexions autour de la mobilité à l'échelle du bassin de mobilité						Discussion partenariale avec le Syndicat Mixte de la Bresse bouguignonne et ses collectivités dès 2024	-	X			X		BLI Syndicat Mixte de Bresse bourguignonne EPCI Voisins						
		- Créer un groupe de travail avec les entreprises de plus de 10 salariés et leur représentants pour élaborer une ligne de transport urbain						Discussion partenariale avec Bresse Initiative, Mission Mobilité, Mission Locale et entreprise	-	X			X		BLI Bresse Initiative, Mission Mobilité, Mission Locale						
Orientation 4 - Questionner l'avenir de la voiture individuelle et sa décarbonation																					
4.1	Accompagner et développer la pratique du covoiturage	- Faciliter l'identification et animer la pratique du covoiturage grâce à une matérialisation physique sur le territoire et un visuel commun, grâce aux outils existants						8k€	7k€				15k€	X		CD71 Mission Mobilité Bresse Initiative	BLI Région	X			
		- Etudier l'opportunité d'aménagement de parking de covoiturage									50k€	50k€	100k€	X	X	X	X		CD71	BLI Communes	
		- Communiquer sur la pratique du covoiturage et ses bienfaits						5k€					5k€	X		X				BLI	
4.2	Développer des services en lien avec le vélo	- Mise en place de stationnements sécurisés						10k€	10k€	10k€	10k€	10k€	50k€	X	X	X	X	CD71	Communes / BLI		
		- Mise en place de petits équipements dédiés au vélo et de structure relais « Accueil Vélo »									5k€	5k€		10k€	X	X	X	X	CD71		Communes / BLI
		- Etudier l'opportunité financière et mise en œuvre d'un service de location de vélo en complément des offres existantes							étude	Lancement - 60 k€	30k€	30k€		75k€	X		X		Opérateur privé ou public		BLI
		- Etudier l'opportunité et mise en place d'une prime à l'achat VAE							étude	Lancement	15k€	15k€		15k€/an	X		X				BLI

Le calendrier de l'étude



*** Procédure d’approbation du PDMS**

Concertation et participation	Soumissions obligatoires pour avis	- Conseil régional - Conseils départementaux concernés - Conseils municipaux concernés - AOM limitrophes - Comité de massif, si commune(s) de montagne
	Consultations à la demande	- Représentants des professions et des usagers des transports - Gestionnaires de voirie - Chambres consulaires - Associations agréées de protection de l'environnement - Associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite - Autorités compétences en matière d'infrastructures de charge pour véhicules électriques, gaz ou hydrogène
	Participation du public	Procédure de participation du public définie par le II de l'article L123-19-1 du code de l'environnement

La phase d’approbation du document consiste à rendre public un document validé, partagé, engageant pour son maître d’ouvrage et les partenaires impliqués.
Au préalable, le PDMS est soumis pour avis, dans une version d’abord arrêtée par l’autorité organisatrice, aux autres institutions concernées par les politiques de déplacements de manière obligatoire pour certains partenaires ou de manière facultative pour d’autres (cf. tableau).