



Elaboration du Plan de Mobilité Simplifié (PMS)

Diagnostic et enjeux

Présentation en Comité de pilotage

24 mars 2022



Un Plan de mobilité, pourquoi ?

La CC déjà impliquée sur :

- Transport scolaire
- Transport A la Demande
- Point mobilité
- Appui aux associations de transport solidaire
- Co-voiturage
- Schéma directeur cyclable

Se doter d'une stratégie pour :

- Une appréhension et une organisation globale des conditions de mobilités des personnes sur le territoire
- Le développement de nouveaux services

Prise de compétence mobilité actée le 12/05/21 > des actions obligatoires

- Identifier les enjeux de mobilité sur le territoire
- Elaborer un Plan de Mobilité
- Conseiller et accompagner les usagers
- Fédérer les acteurs locaux par la création d'un Comité des Partenaires

La stratégie de
territoire



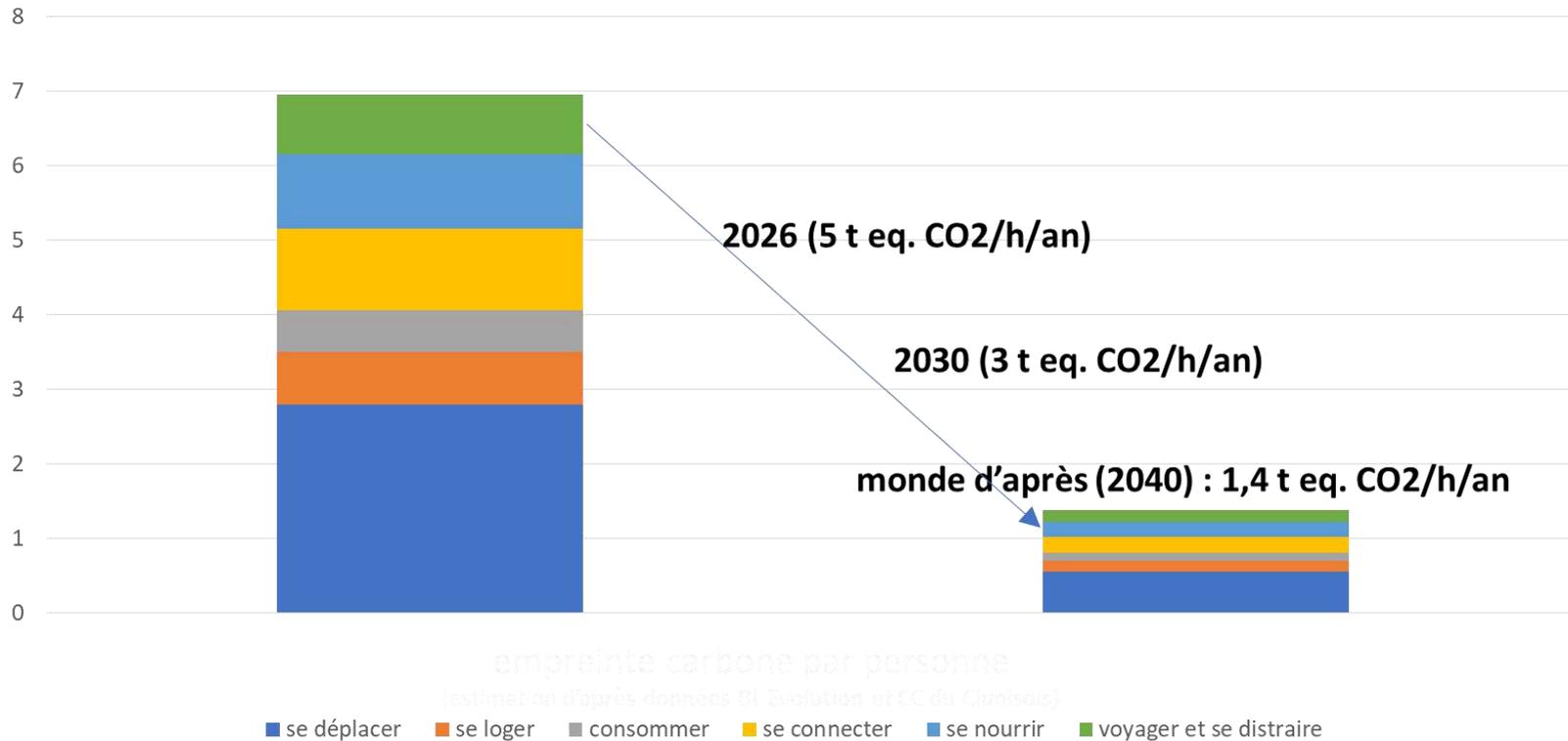
La stratégie de territoire

- Céder un monde vivable à nos enfants et petits enfants
- Maîtriser la facture énergétique des ménages pour promouvoir la justice sociale et lutter contre la précarité
- Anticiper pour ne pas subir
- Contribuer à une limitation du réchauffement à $+1,5^{\circ}\text{C}$ (et non à $+2^{\circ}\text{C}$)
- Et donc atteindre une division par 5 de l'empreinte carbone en Clunisois dès 2040 (et non 2050)
- Les réductions seront d'autant plus efficaces qu'elles auront lieu tôt : chaque tonne compte



La stratégie de territoire

En trois mandats municipaux, passer du monde d'avant... au monde d'après



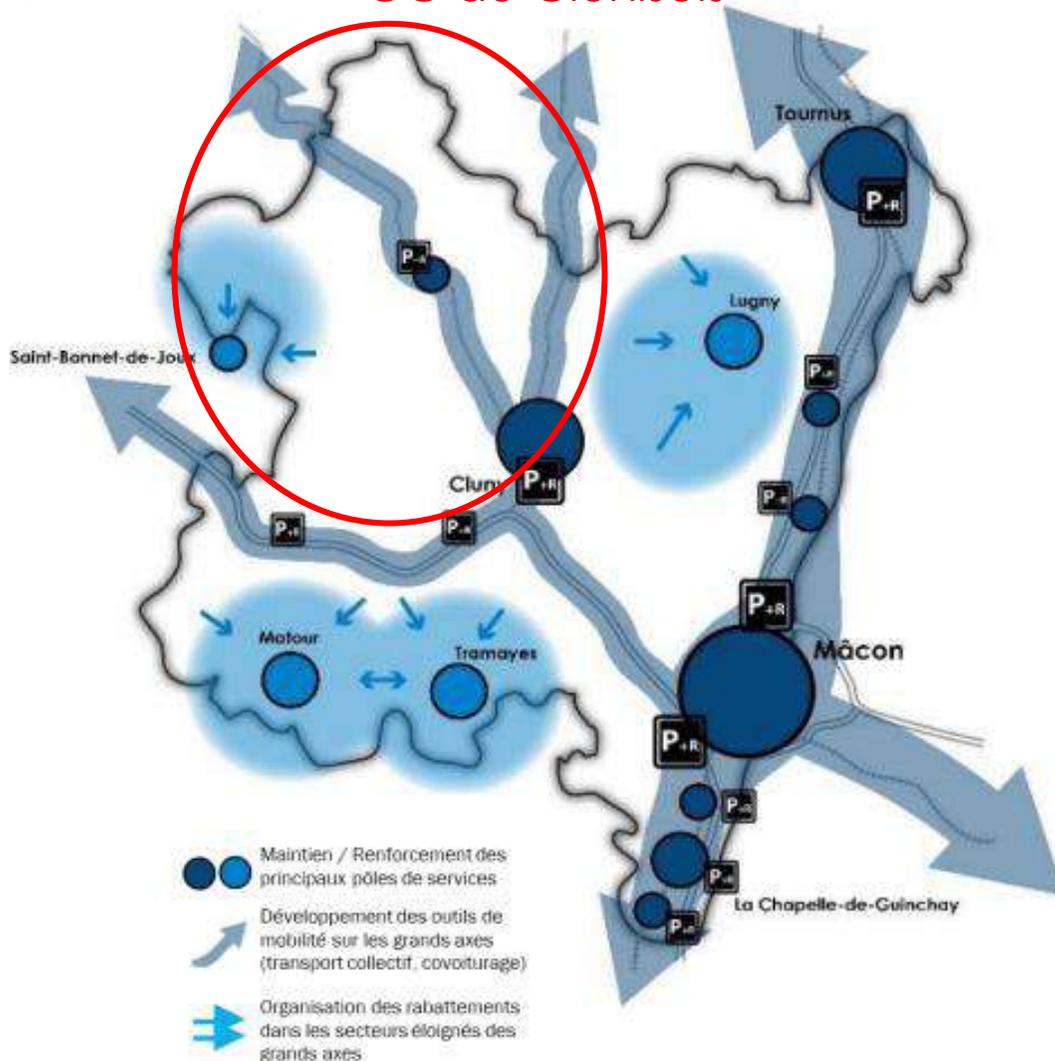
Les
enjeux
de l'étude



Le contexte local

Les lignes directrices du SCOT pour 2040

CC du Clunisois



Les enjeux du Plan de Mobilité simplifié

- Réduire la part modale de la voiture individuelle
- Favoriser l'intermodalité
- Développer des services de mobilité à adapter aux besoins - réduire les besoins de mobilité en contribuant à la redynamisation des centres bourgs
- Identifier des solutions permettant d'optimiser le transport de marchandises
- Contribuer à accompagner les logiques de mobilité touristique

Le Versement Mobilité

- 
Auparavant le Versement Transport
- 
Une éventualité permettant de participer au financement de projets de mobilité, proposée aux Communautés de communes qui ont pris la compétence, et encadré par la Loi d'Orientation des Mobilités
- 
Versement Mobilité
 - 
 Impôt prélevé sur la **masse salariale des employeurs de 11 salariés et plus** (communiqué par l'URSSAF)
 - 
 Un **taux modulable jusqu'à 0,8%** pour la CC du Clunisois
 - 
 Une **somme nécessairement affectée à des services de mobilité** (fonctionnement et investissement)
 - 
Taux fixé librement et révisable annuellement - **fixé de façon égale pour toutes les communes**
 - 
 Un **potentiel pouvant représenter jusqu'à plusieurs millions d'euros par an** y compris dans des territoires ruraux
 - 
Une condition : organiser au moins un service de transport régulier

Cas du Clunisois

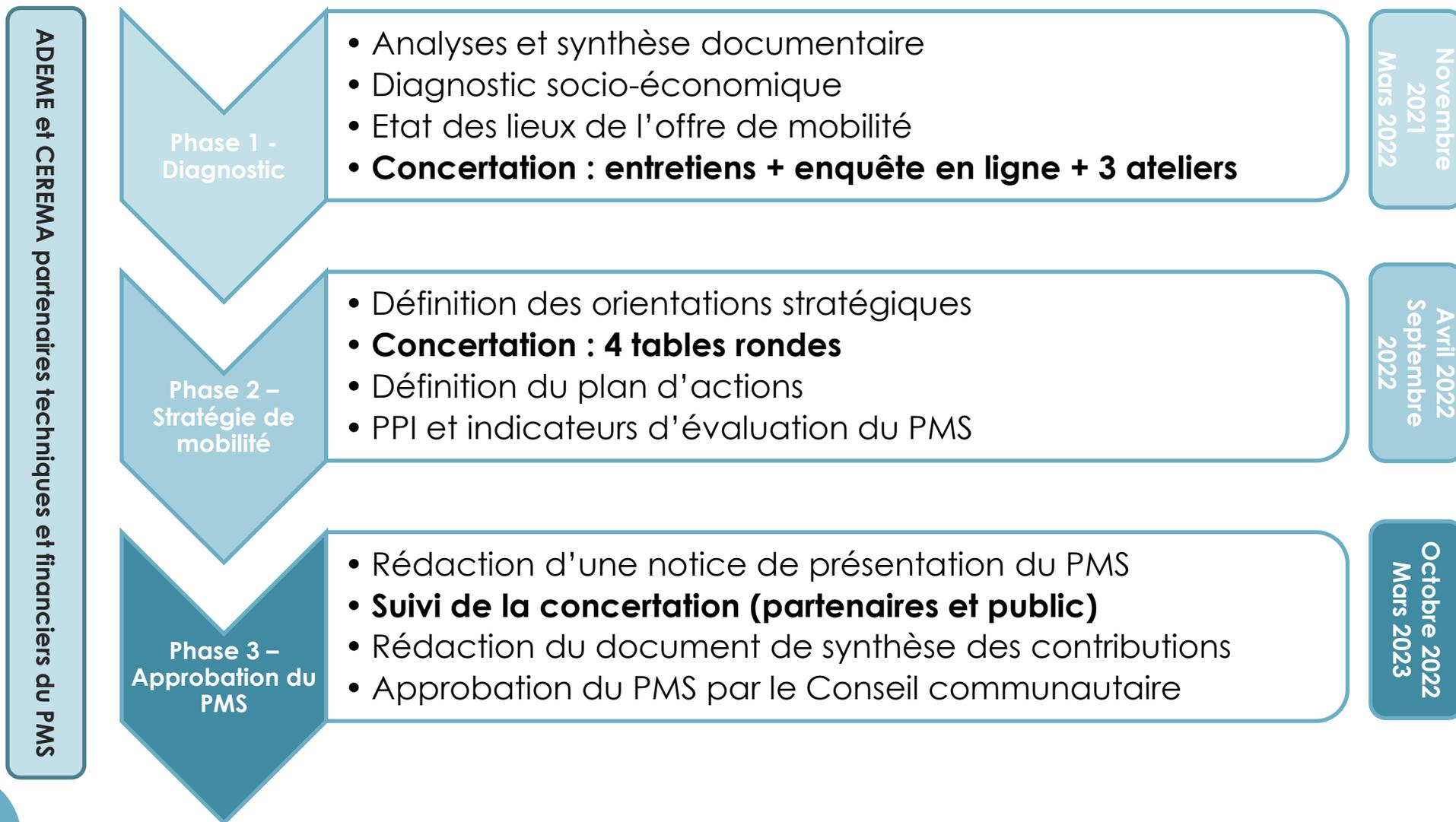
Eligibilité aux différents critères de taux		
Au-delà de 10 et 50K habitants, VM maximal de 0,55%	Oui	
En cas de TCSP, VM maximal de 1,75%	Non	
Si l'AOM est un EPCI, majoration de 0,05%	Oui	
Si commune touristique, majoration de 0,2%	Oui	
Total	0,8	

Quel impact annuel sur les entreprise (ordre de grandeur)

 PME de 15 salariés			 Entreprise de 100 salariés		
VM 0,1%	VM 0,5%	VM 0,8%	VM 0,1%	VM 0,5%	VM 0,8%
650€	3 200€	5 100€	3 950€	19 750€	31 600€

Les étapes et la méthodologie de l'étude

La mission porte sur la réalisation d'un Plan de Mobilité Simplifié, constitué à l'aide d'un diagnostic de mobilité, de la définition d'une stratégie de mobilité durable, et la traduction des enjeux et de la concertation en un plan d'actions opérationnel.



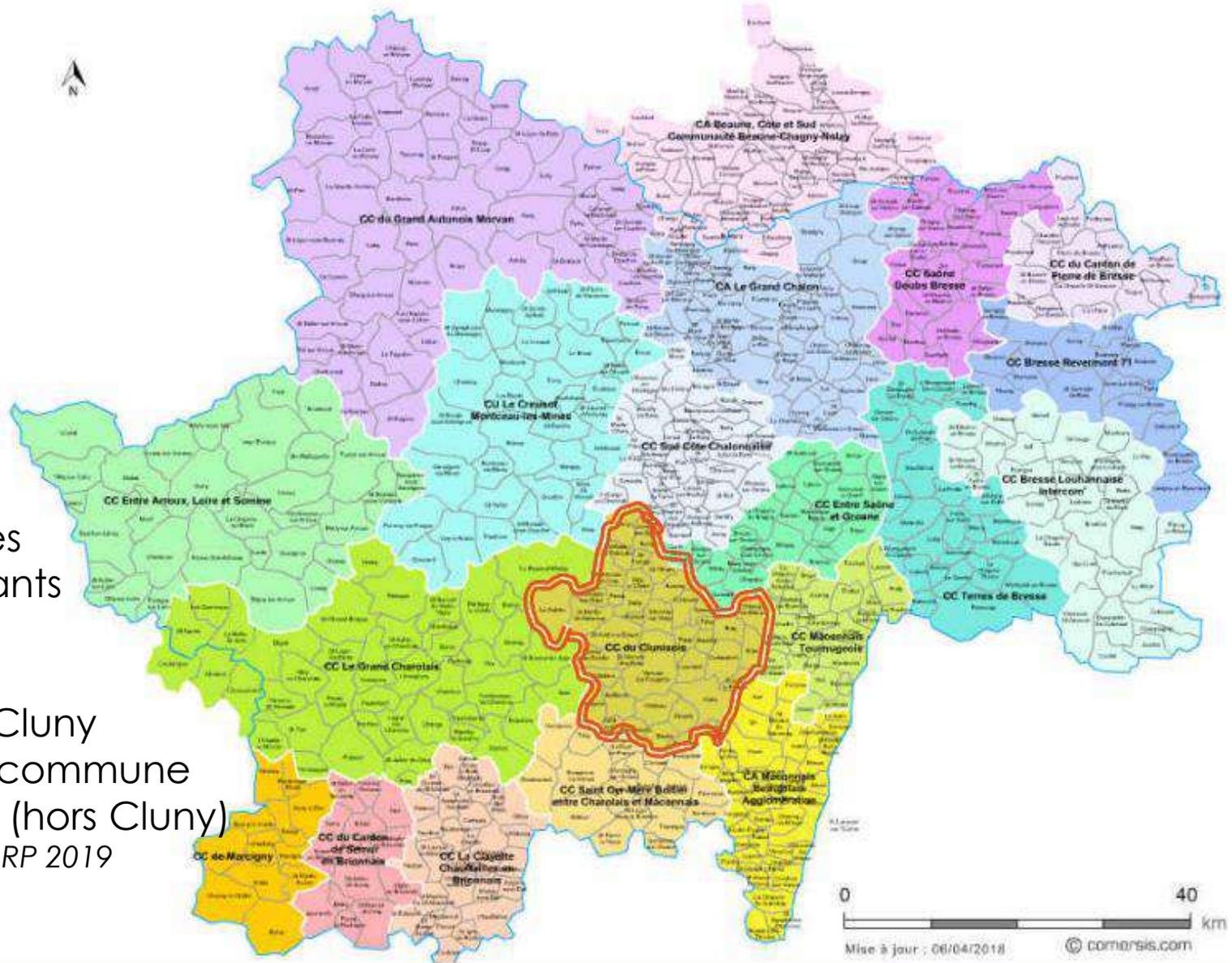


Diagnostic
socio-
économique

Diagnostic de territoire : un territoire rural peu dense

42 communes
14 438 habitants
447 km²
32 hab/km²
5 104 hab à Cluny
227 hab par commune
en moyenne (hors Cluny)

Source: Insee RP 2019





**PRÉFET
DE SAÔNE-ET-LOIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

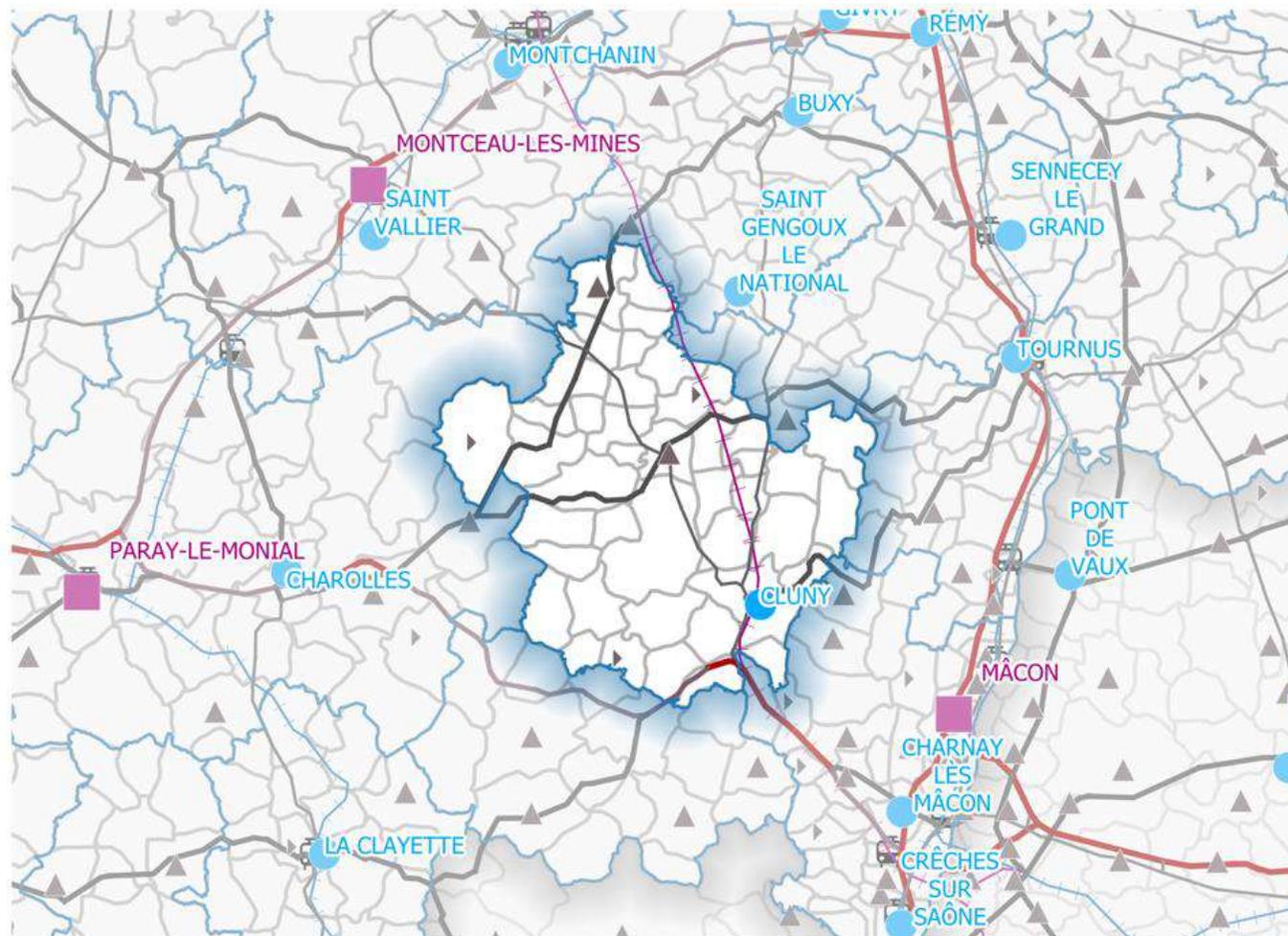
ARMATURE URBAINE CC du Clunisois

Hierarchisation des pôles selon les gammes de services à la population présents

- Pole principal
- Pole intermediaire
- ▲ Pole de proximite
- ▶ Pole relais de proximite

L'accès des habitants aux équipements et services participe à la qualité de vie sur un territoire. L'analyse globale de la répartition des pôles de

Source : Données INSEE BPE 2015
ODOMATRIX, INRA UMR 1041 CESAER, Dijon
d'après Route500® IGN
Traitement : DDT 71 / MCTP / PEC
Imprimé le 13/10/2021 - Carte T1-1



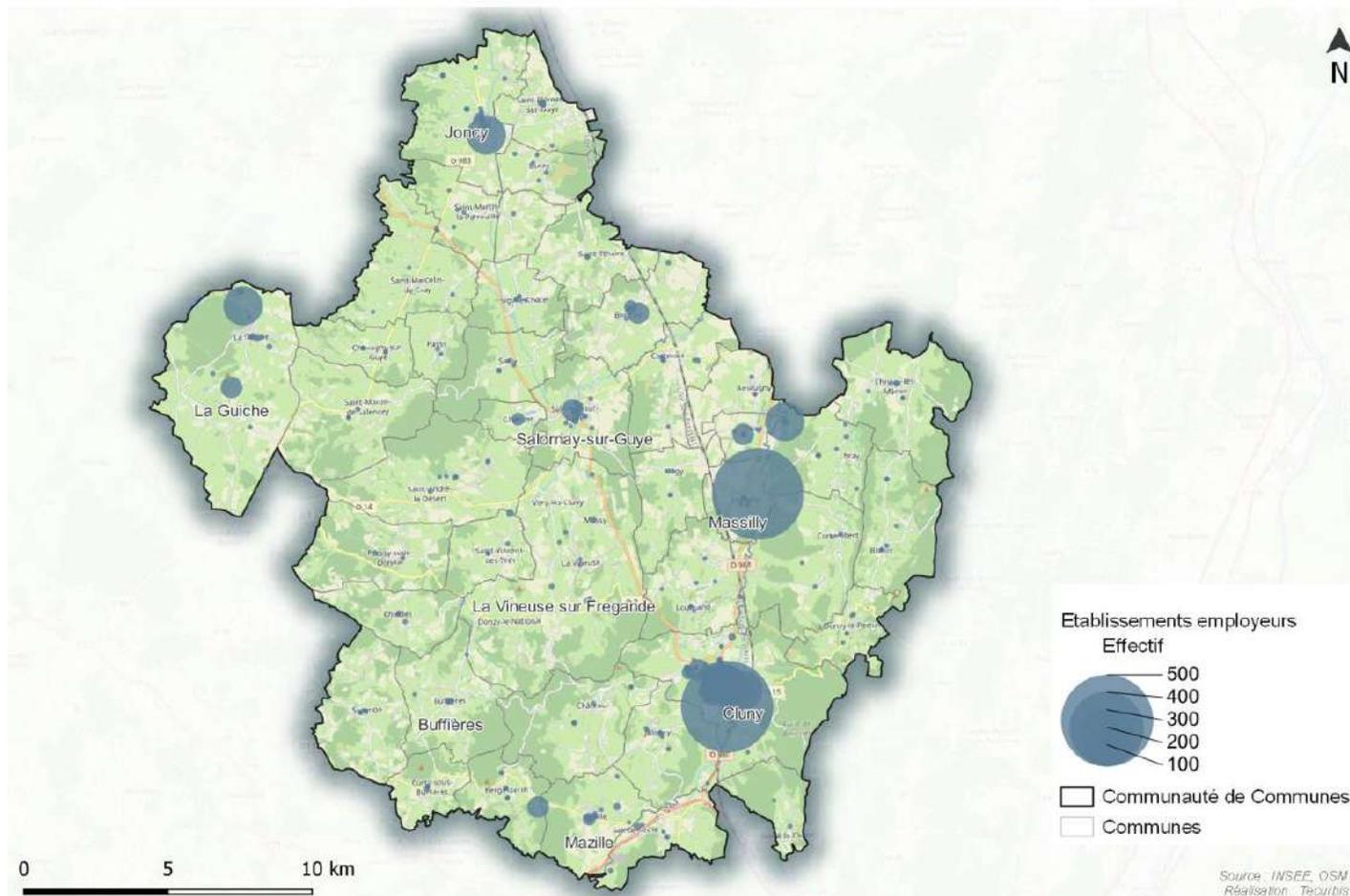
Caractéristiques économiques

- ➔ Les activités économiques sont **concentrées à Cluny** et dans quelques communes où sont localisés de gros employeurs (Massilly, La Guiche, Joncy et Bray)
- ➔ Le territoire comprend d'importants établissements employeurs aux activités spécifiques, engendrant des mobilités professionnelles importantes
- ➔ 436 établissements employeurs recensés sur le territoire (base SIRENE) ; 382 établissements comptent moins de 10 salariés, soit 87,6% des établissements recensés

tecurbis

Communauté de Communes du Clunisois

Communauté de Communes du Clunisois

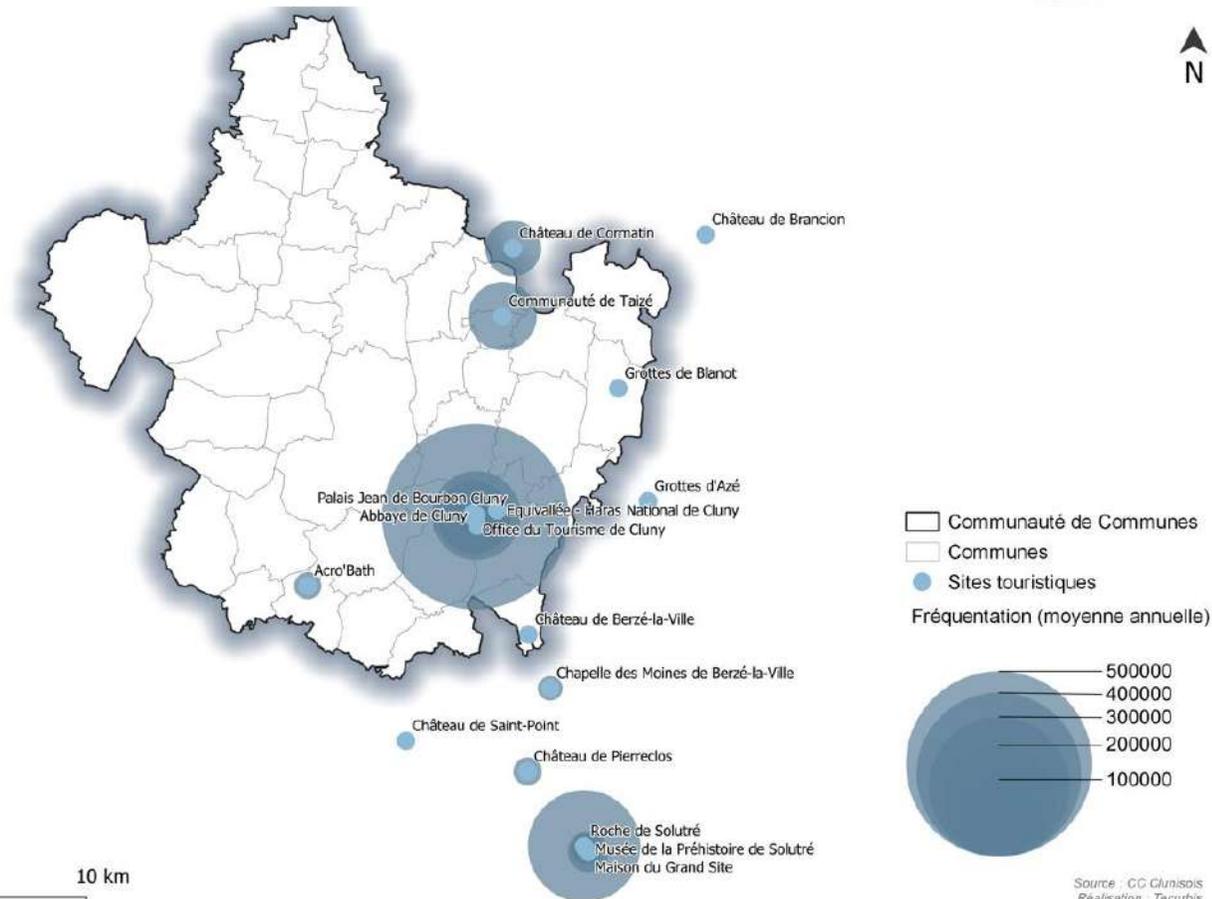


Contexte touristique

- ➔ De nombreux sites à fort rayonnement touristique sont présents sur et à proximité du territoire
- ➔ Principal site d'attractivité : La Roche de Solutré avec environ 200 000 visiteurs/an en moyenne
- ➔ Des sites qui présentent une fréquentation moyenne annuelle comprise entre 5000 visiteurs (Chapelle des Moines de Berzé-la-Ville, Grottes de Blanot) et près de 30 000 visiteurs (Maison du Grand site, Communauté de Taizé)
- ➔ Une localisation qui se situe principalement dans la frange Est du territoire élargi
- ➔ *Point de vigilance:*
 - ➔ Pas de données de fréquentation pour les sites de Berzé le Chatel, Cormatin, Saint Point, Brancion, Azé
 - ➔ Pas de données de fréquentation détaillées (variations mensuelles, jours de fréquentation, origine des touristes, ...) pour tous les sites identifiés

tecurbis

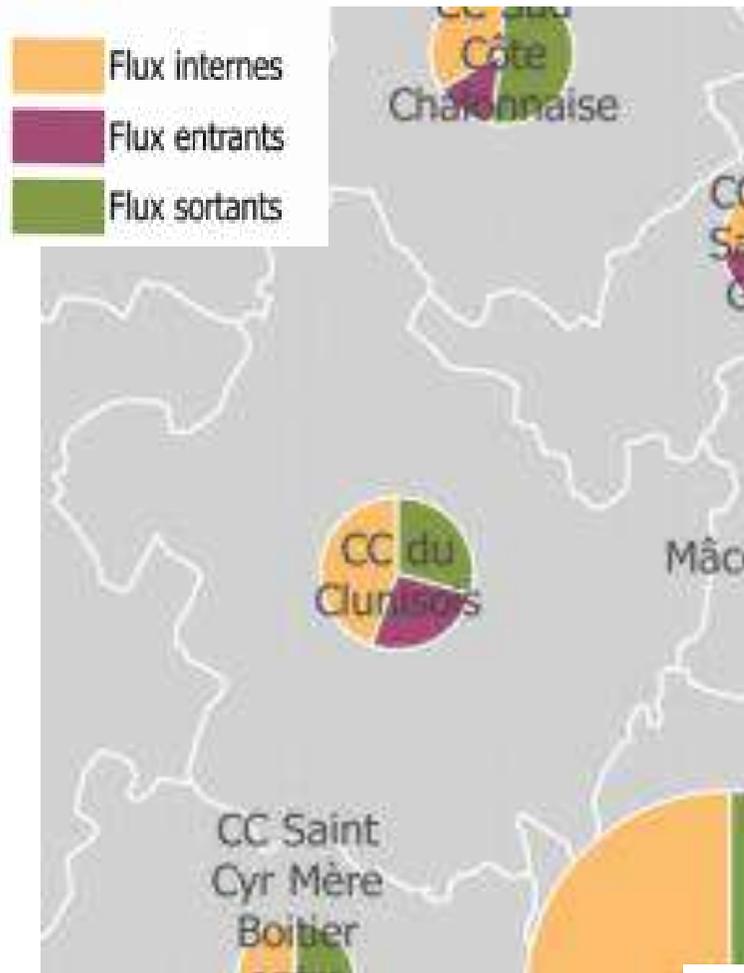
Communauté de Communes du Clunisois



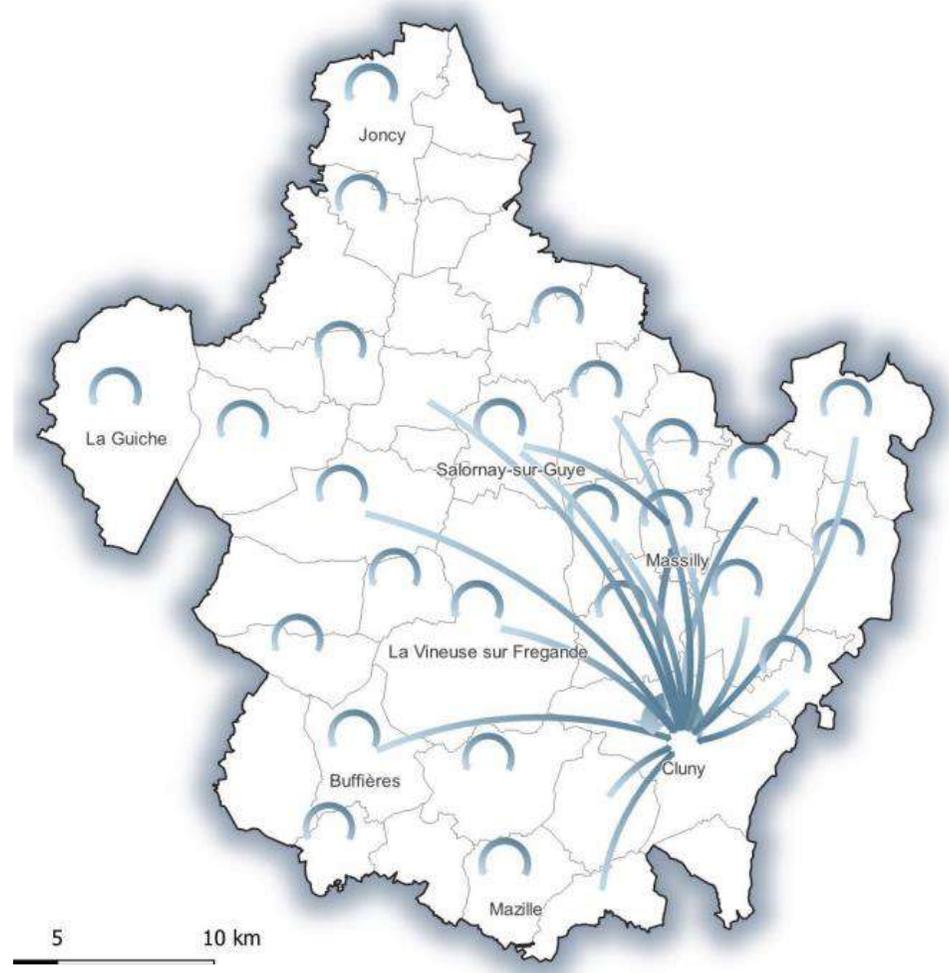
Localisation des principaux sites touristiques du territoire élargi

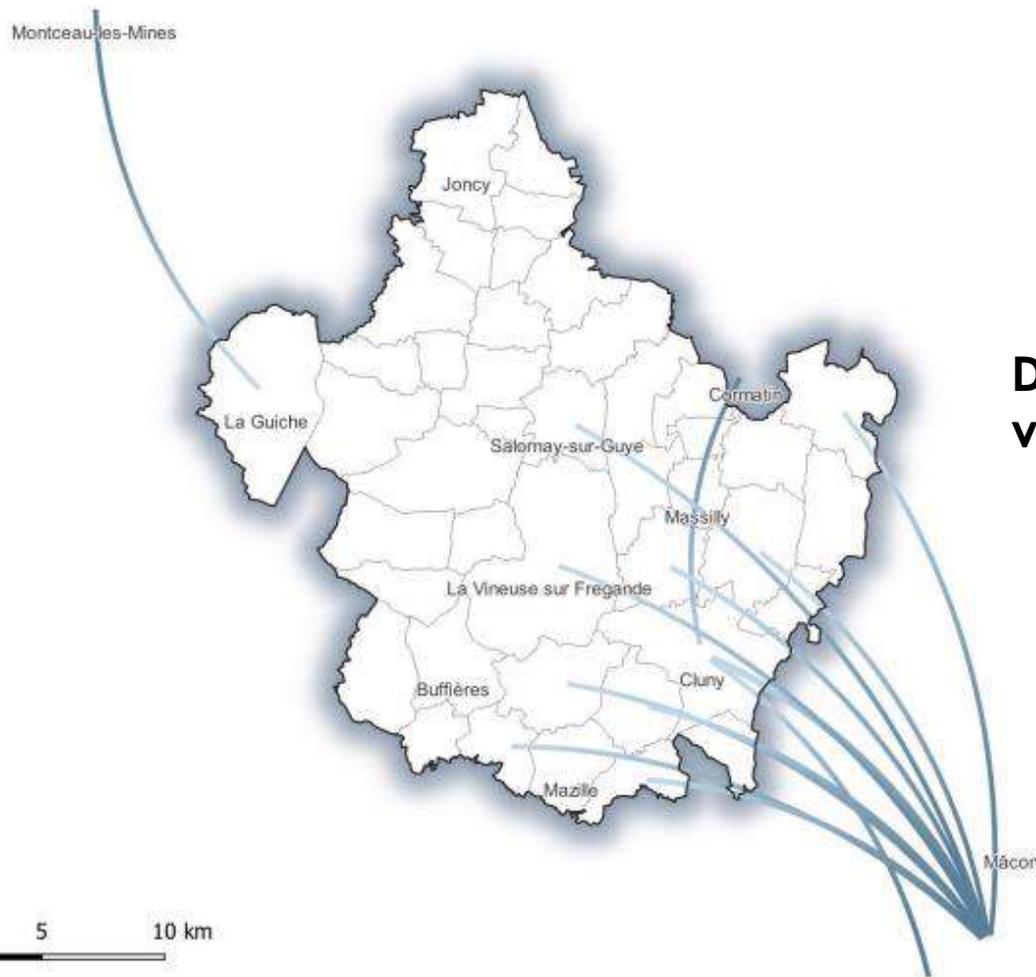
Un enjeu de développement d'offre de mobilité à destination des sites touristiques, adaptée aux périodes d'affluence et à la provenance des usagers

Environ 40% de flux internes au territoire



Des flux internes tournés vers Cluny

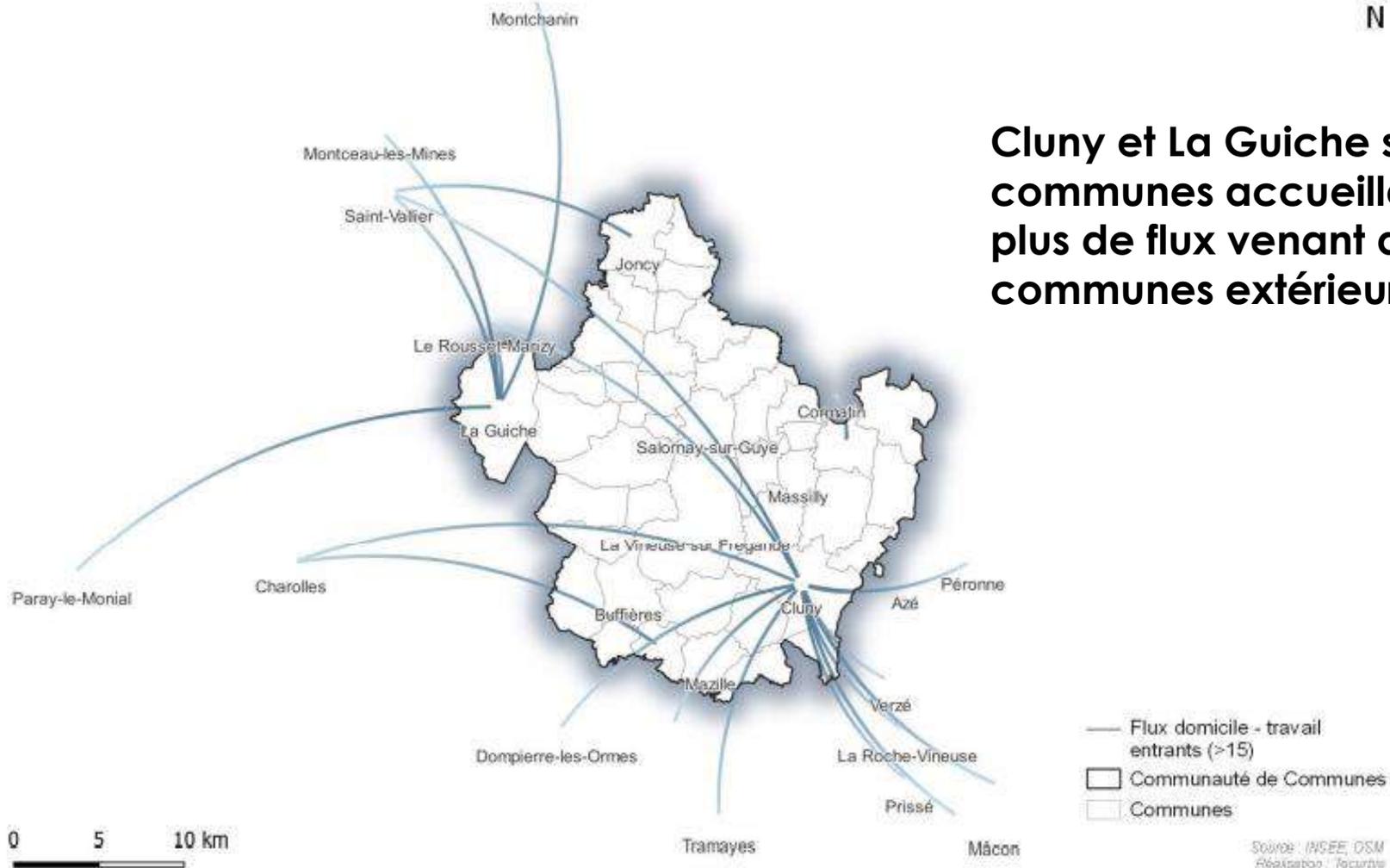




Des flux sortants orientés vers Mâcon

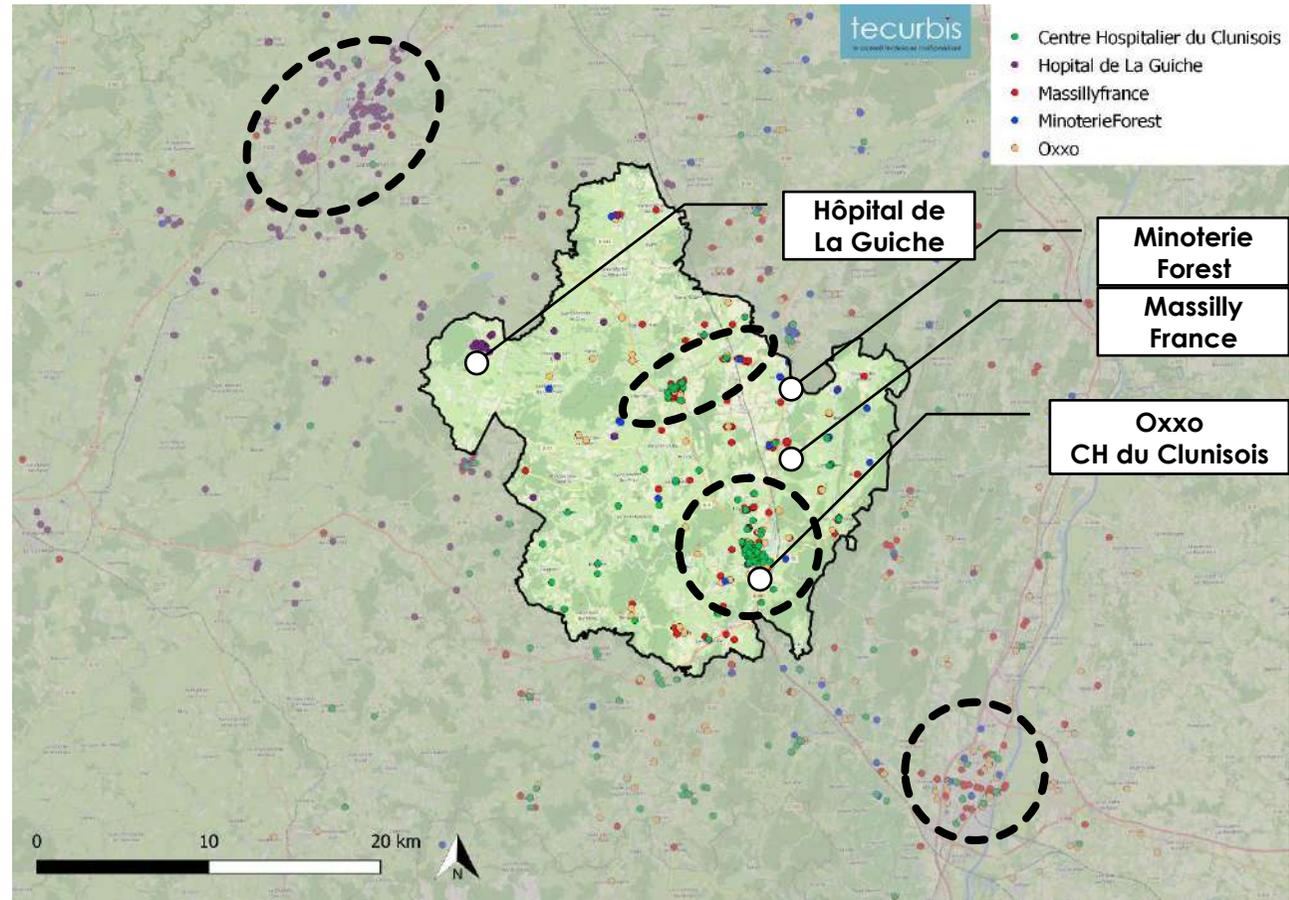
- Flux domicile - travail sortants (>15)
- Communauté de Communes
- Communes

Source: INSEE, OSM
Réalisation: Tecurbis



Analyse de la domiciliation des salariés des principaux employeurs du territoire

- Une densification de domiciliation à Mâcon/Charnay et à Cluny, et dans une moindre mesure à Salornay / Cortevaix
- Une forte présence de salariés de l'Hôpital de la Guiche à Montceau-les-Mines
- Les autres secteurs présentent un relatif éparpillement de domiciliation

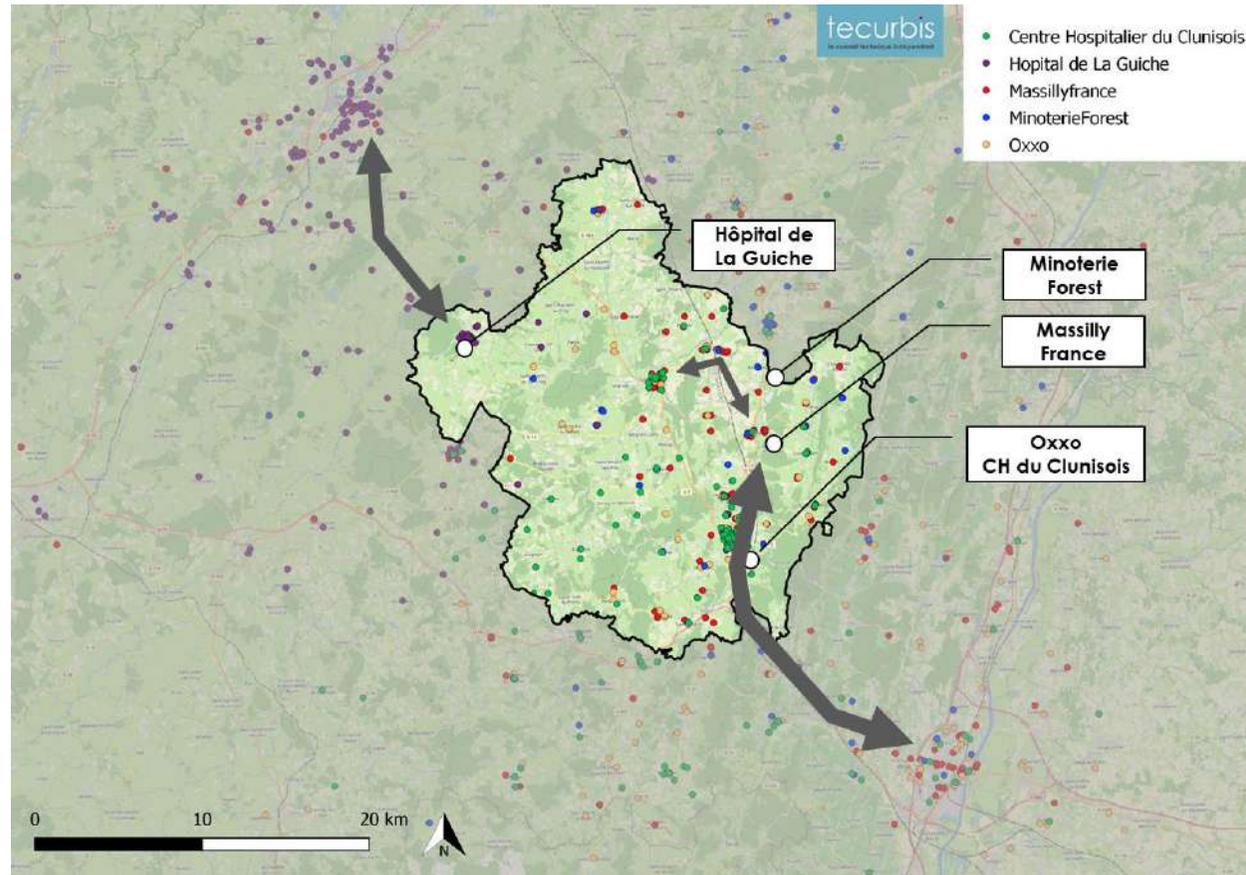


Salariés de l'ENSAM non-représentés > 45 habitent Cluny (besoin limité) et 7 Mâcon/Charnay (intégré dans la slide suivante)

Salariés de l'hôpital de Cluny principalement domiciliés à Cluny

Analyse de la domiciliation des salariés des entreprises structurantes du territoire

- Confirmation de 2 axes fort Mâcon/Charnay <> Cluny et Mâcon/Charnay <> Cluny <> Massilly, potentiellement mutualisables et corroborant les attentes exprimées lors de la concertation
 - Potentiel cumulé de près de 120 personnes
- Un potentiel « élargi » entre Montceau-Les-Mines et ses communes environnantes et La Guiche en lien avec l'hôpital
 - Potentiel cumulé de 110 personnes
- Un potentiel « secondaire » entre Salomay/Cortevaix et Massilly/Cluny
 - Potentiel cumulé de près de 45 personnes
- Des besoins « entrants » à mettre en perspective avec des besoins « sortants » en direction de Mâcon (273 flux quotidiens depuis Cluny) ainsi qu'avec l'attractivité économique-touristique de Cluny



Des axes principaux comme potentiel support d'une offre de transport, à mettre en perspective avec d'autres services différenciés envisageables, qui seront expertisés dans les phases ultérieures de l'étude

Diagnostic
transport et
mobilité

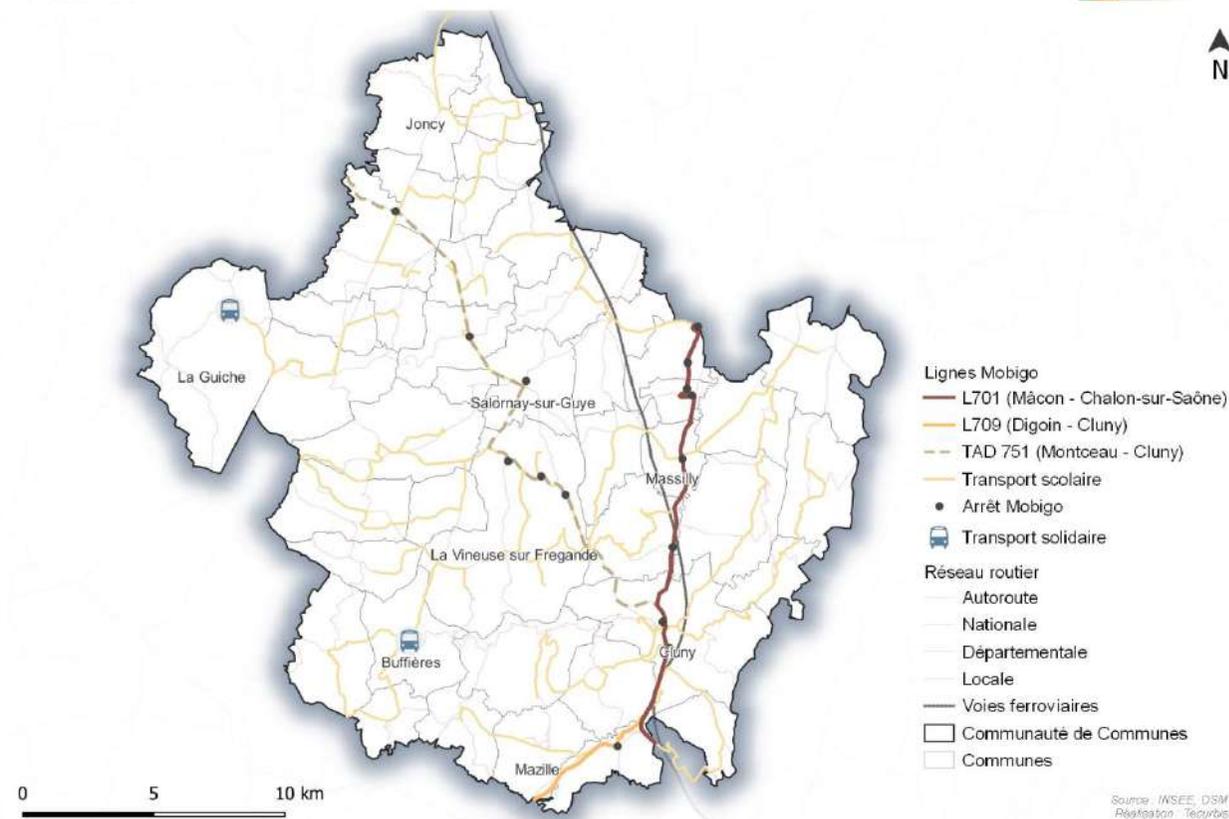


Un territoire maillé de diverses offres de services :

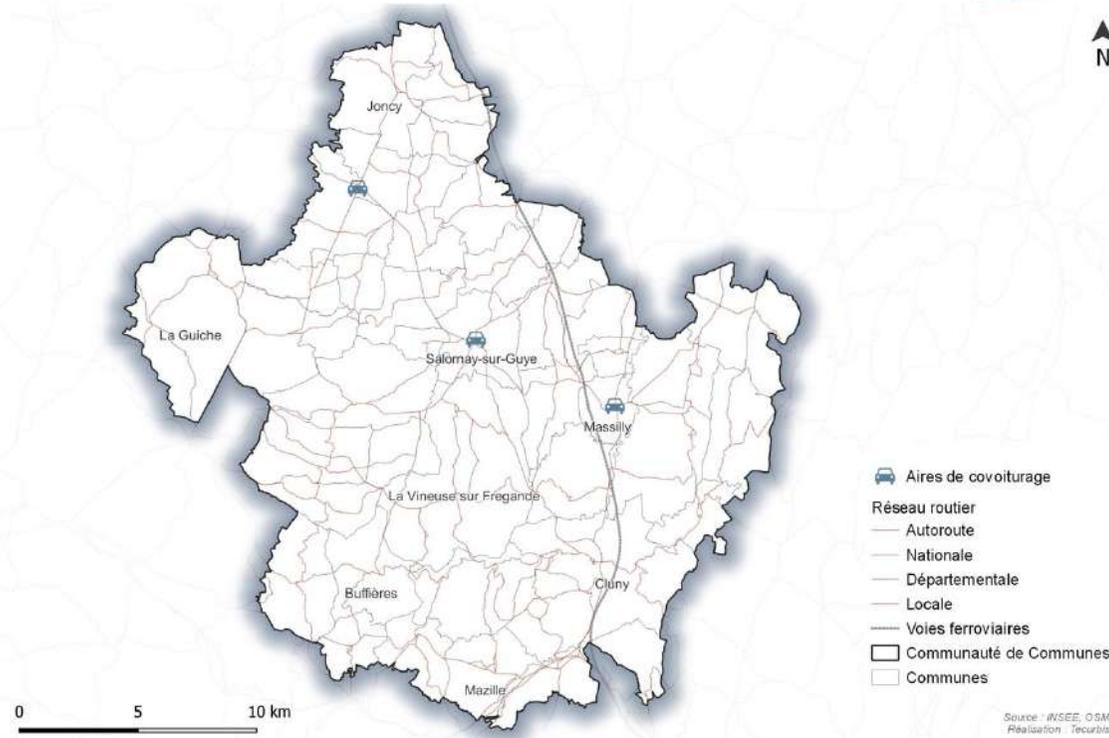
- ➔ Deux lignes régulières de transport interurbain assurées par la Région via Mobigo ;
- ➔ Une ligne interurbaine à la demande maillant le nord-ouest de l'intercommunalité via Mobigo ;
- ➔ Des services de transport à la demande ;
- ➔ Des services de transport scolaire qui desservent les écoles maternelles et élémentaires, les collèges et les lycées
- ➔ Des offres de transport solidaire ;

tecurbis

Communauté de Communes du Clunisois



Le territoire bénéficie de diverses offres de transport maillant le territoire, bien que les offres soient très disparates selon les communes.



Un réseau secondaire dense :

Le territoire est densément maillé en routes départementales et locales

Un seul axe majeur à l'extrémité sud du territoire : la RN79 reliant l'Allier et Mâcon

Deux axes principaux nord-sud, la RD980 reliant Cluny à Montceau-les-Mines, et la RD981 reliant Cluny à Chalon-sur-Saône

La LGV Paris-Lyon traverse le territoire sans s'y arrêter

Un réseau viaire secondaire dense représentatif du caractère rural du territoire, avec peu d'infrastructures majeures.

Des mesures mises en place pour favoriser le covoiturage

3 aires de covoiturage dispersés et une lisibilité limitée : Massilly, Salornay-sur-Guye, et Saint-Marcelin-de-Cray ;

Des bornes de recharge électriques sur le territoire : 1 borne à Cluny, 1 à Salornay sur Guye ;

Un panel complexe de services :

- Ca roule chez nous, plateforme de mise en relation développée par la CC du Clunisois ;
- Plateforme régionale de covoiturage Mobigo.

Des pratiques observées entre salariés, notamment concernant Massilly France

Les problématiques de stationnement au sein du territoire :

- ➔ Une offre de stationnement globalement satisfaisante à l'échelle de la CC du Clunisois ;
- ➔ Des problématiques propres à la commune de Cluny
 - Une dimension touristique très importante ayant un impact saisonnier sur le stationnement ;
 - Des événements ponctuels pouvant poser problème (Equivallée / Hippodrome)
 - Pour les pendulaires, des problématiques de stationnement dans l'agglomération mâconnaise, notamment sur les sites de la Cité administratives et à l'hôpital de Mâcon
 - Un projet de parc-relais en périphérie de Mâcon vise à capter les rabattements voitures et à orienter les usagers sur le réseau urbain

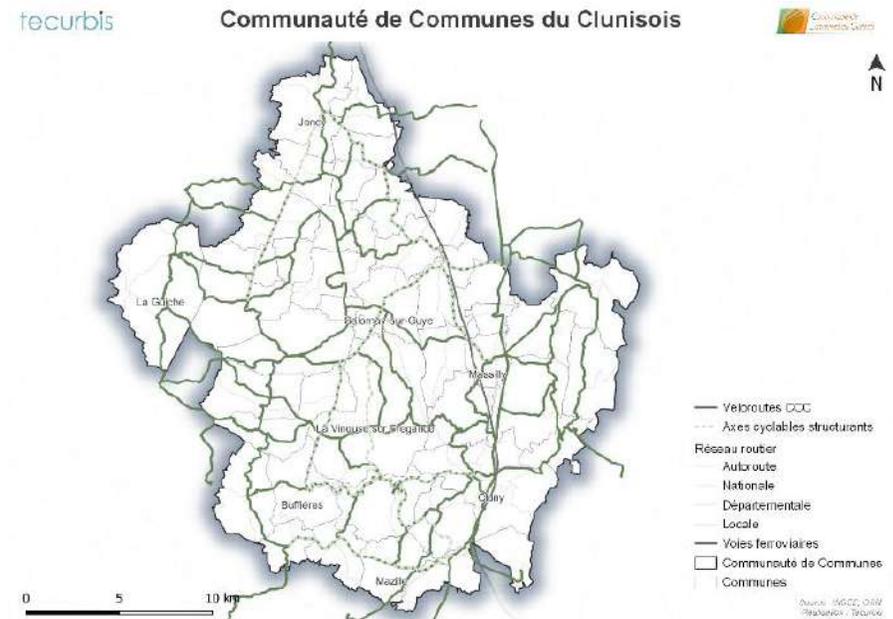
Les conditions de stationnement à Cluny :

- ➔ Des solutions développées pour désengorger le centre historique :
 - Mise en place d'arrêts minute ;
 - Stationnement payant en journée dans une partie de la commune de Cluny ;
 - Parking du Prado (payant) ;
 - Plusieurs parkings gratuits autour du centre-ville ;
 - Mise à disposition d'une carte de stationnement pour les résidents et artisans.

La marchabilité au sein du territoire :

- ➔ Des aménagements de la voirie et des espaces publics existants et en projet pour apaiser la circulation et sécuriser la marche à pieds : Joncy, Salomay, Ste Cécile, Blanot, Flagy, saint Ythaire, Cortevaix, St André le Désert, Loumand...Des problématiques propres à la commune de Cluny ;
- ➔ En dehors des centres bourgs, la marche à pieds est souvent difficile du fait de l'étroitesse des routes, ce qui rend parfois compliqué l'accès aux arrêts de bus, notamment pour le transport scolaire.

La politique cyclable :



Les résultats issus
de l'enquête en
ligne

ET VOUS COMMENT VOUS DÉPLACEZ-VOUS ?

*Enquête mobilité de la Communauté de communes du Clunisois du
1 au 31 décembre 2021*



*Votre avis nous intéresse, pour préparer ensemble
la mobilité de demain sur le Clunisois
Pour répondre, c'est par ici !*

<https://www.enclunisois.com/enquete-mobilite-deplacements-clunisois/>



Répartition par secteurs d'enquête

Un **traitement croisé** réalisé sur la base d'une découpage du territoire en secteurs d'enquête, permettant d'affiner l'analyse des résultats



Caractéristiques de l'échantillon



Localisation des répondants

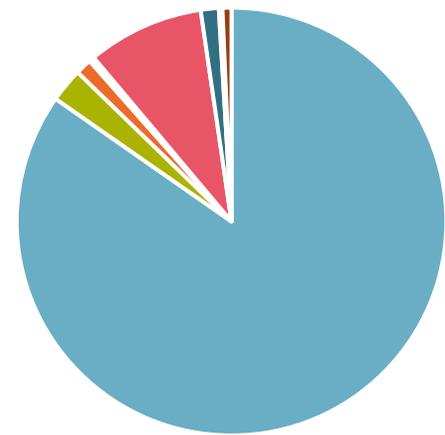


Points saillants

Caractéristiques des répondants:

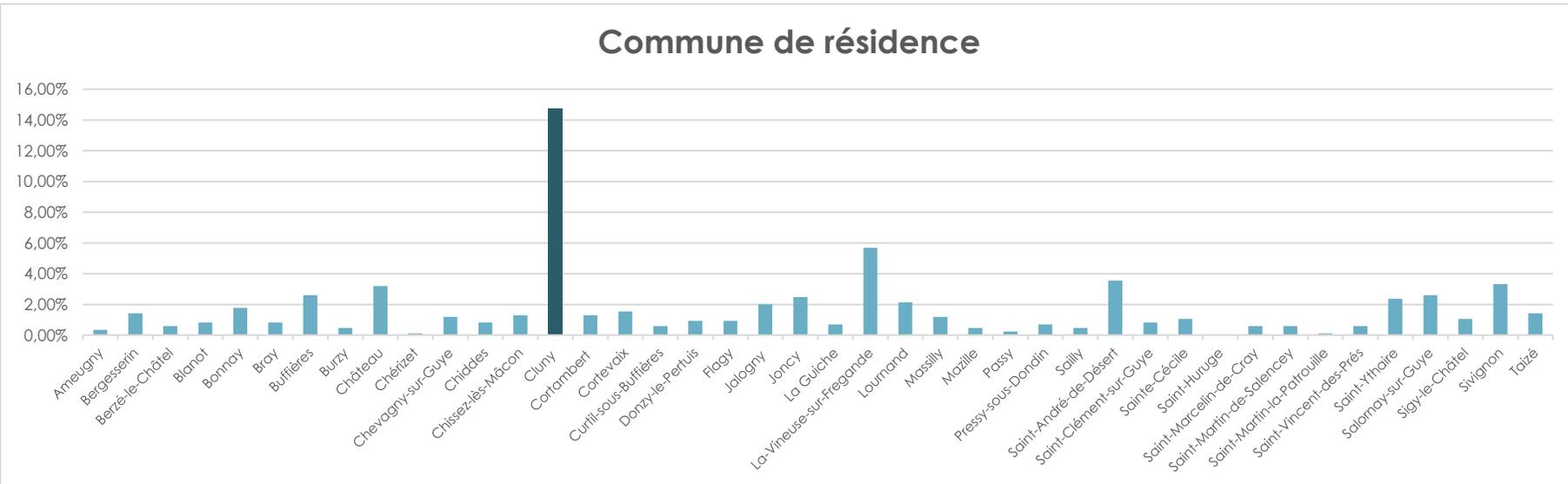
- 843 personnes ont participées à l'enquête
- Parmi les répondants, 85% habitent une des communes de la CC du Clunisois
- Parmi les résidents de la CCC, 21% de répondants sont domiciliés à Cluny (soit 15 points de moins que le poids relatif de la commune dans la démographie de la CC)
- 5 autres EPCI sont mentionnées par les répondants. Les habitants de la CC St Cyr Mère Boitier sont les plus nombreux avec plus de 65 répondant
- Des profils répondants relativement cohérents avec les données INSEE

EPCI de résidence



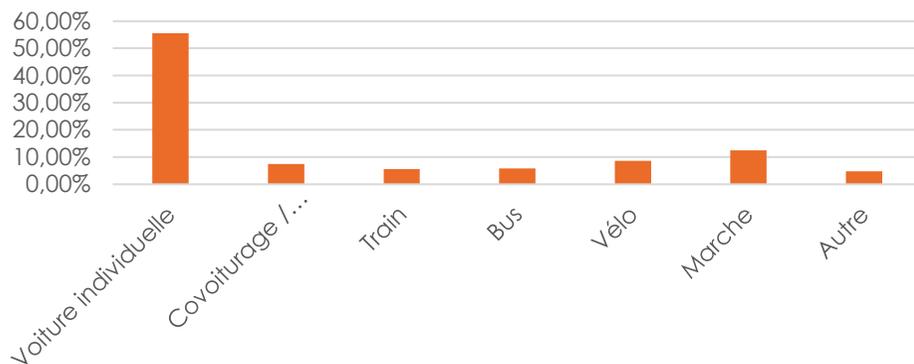
- CC Clunisois
- CA Mâconnais Beaujolais Agglomération
- CC Entre Saône et Grosne
- CC Le Grand Charolais
- CC Mâconnais Tournugeois
- CC Saint Cyr Mère Boitier entre Charolais et Mâconnais
- CC Sud Côte Chalonnaise
- CU Le Creusot Montceau-les-Mines
- Autre

Commune de résidence



Principales pratiques de mobilité

Moyen de déplacement Domicile-travail



De combien de ces véhicules disposez-vous dans votre foyer ?



93% possède au moins 1 voiture

→ Près de la moitié en possède 2

→ 11% (82 foyers) en possède 3

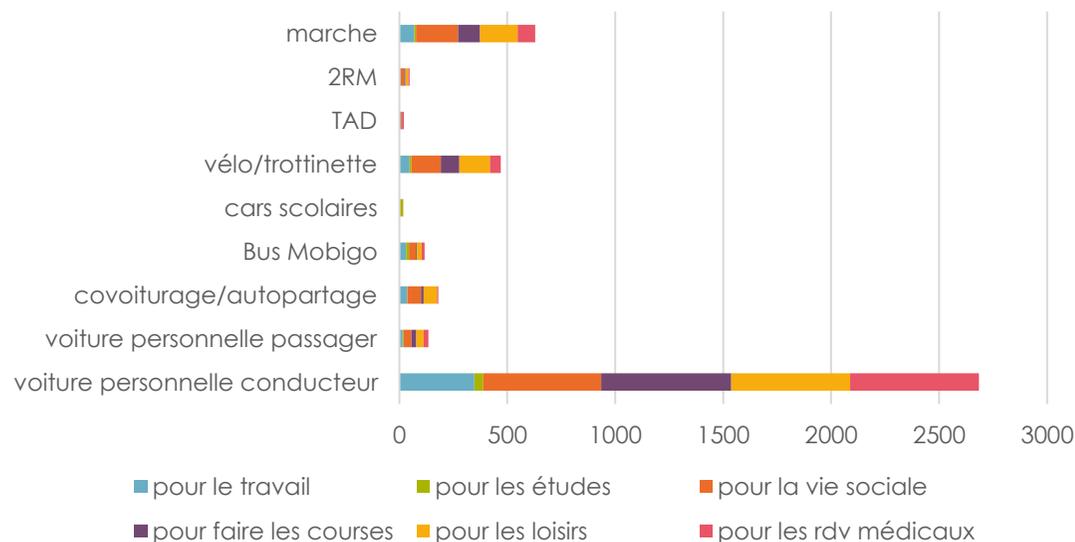


76% possède au moins 1 vélo

Points saillants

- La voiture est plébiscitée par 55% des répondants (75% d'après l'INSEE)
- Le taux de motorisation des ménages est de 93%
- La voiture personnelle est majoritaire quel que soit le motif
- Le vélo et la marche sont bien représentés pour l'accès à la vie sociale et les loisirs
- L'utilisation des transports est globalement moins représentée que le covoiturage/autopartage
- ¼ des répondants affirment télétravailler de manière régulière (>1jr/semaine)
- En termes de pratiques, la crise sanitaire a été sans impact pour 70% des répondants

Mode selon motif



Principales pratiques de mobilité

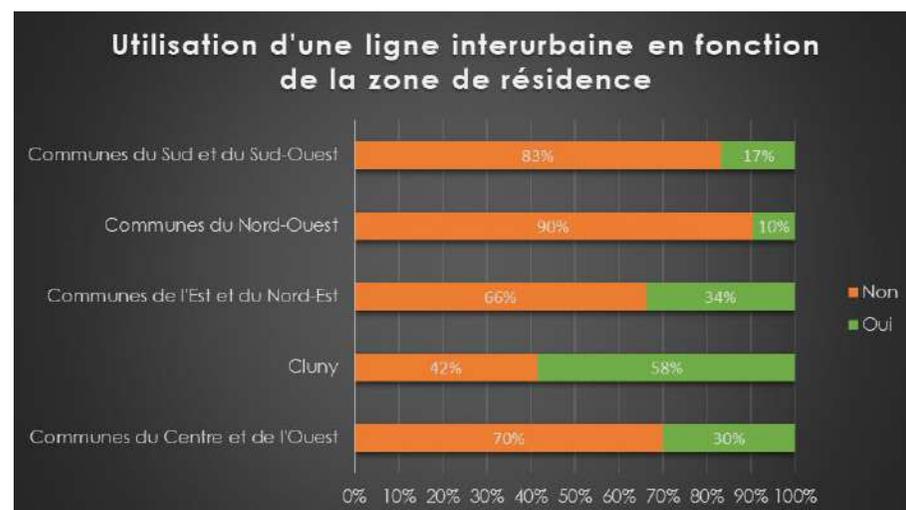
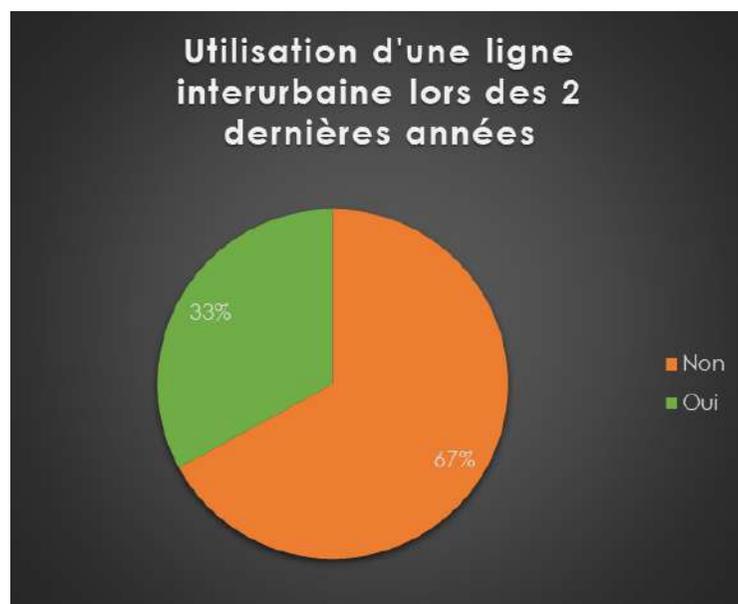
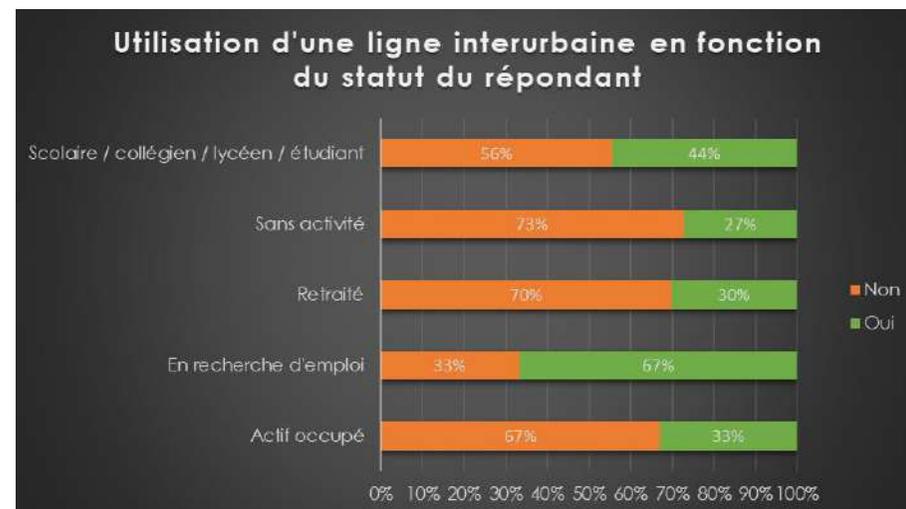


Pratique des transports publics

33% des répondants ont utilisé au moins une fois une des 3 lignes Mobigo au cours des 2 dernières années

Le statut du répondant influe significativement sur les résultats. En effet, la **part d'usagers** du transport interurbain est **plus forte chez les scolaires** et les personnes en recherche d'emploi que la moyenne.

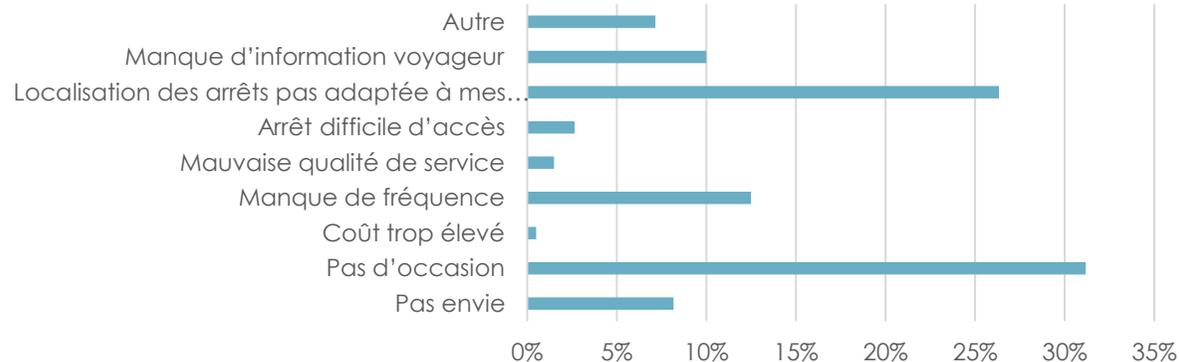
Les résidents de Cluny sont une majorité à avoir déjà pris une des lignes Mobigo (58%).





Cause de non-utilisation du réseau interurbain

Mobigo



Le 1^{er} frein : problématique de localisation des arrêts et « pas d'occasion »,
la 1^{ère} suggestion d'amélioration concerne la problématique de fréquence (25%)



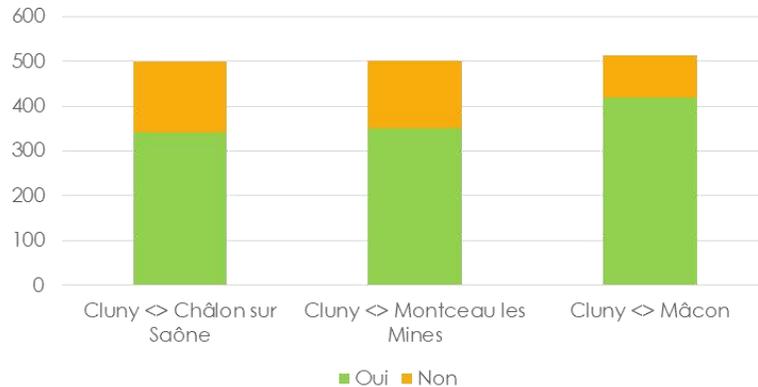
Points saillants

- Une utilisation relative sur le territoire et un intérêt pour les transports publics au travers de l'enquête
- Une amélioration de l'attractivité de l'offre interurbaine possible avec une modification de la consistance de l'offre et de nouvelles dessertes
- Les principales causes de non-utilisation s'expliquent par la faible desserte et le faible niveau de service sur le territoire
- Le manque d'information est confirmé par une carence en matière d'accès aux horaires des lignes et de mise en valeur des points d'arrêt

Principales pratiques de mobilité



Développement des axes TC

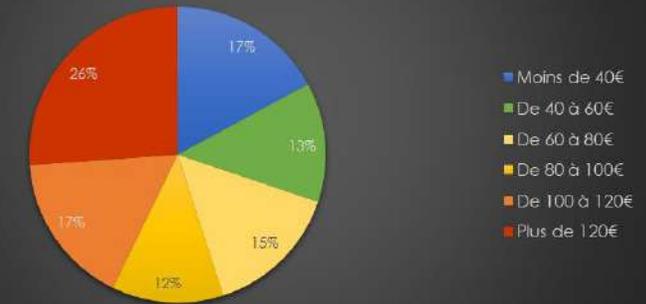


Une majorité de répondants souhaite le développement des transports sur les principaux itinéraires avec les territoires voisins

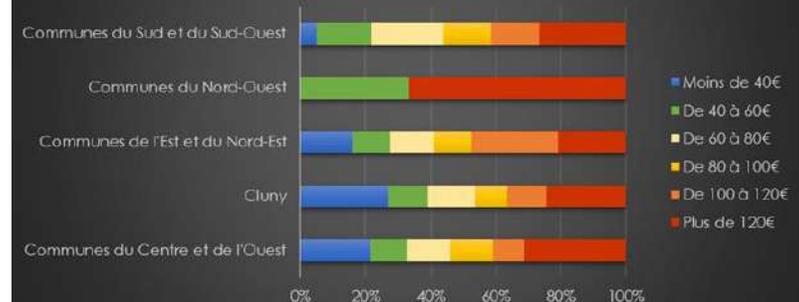
125 répondants intéressés par une offre de transport entre Cluny et Mâcon pour les besoins pendulaires – 50% d'entre eux privilégient les tickets unitaires plutôt que l'abonnement

La gare de Mâcon serait la destination privilégiée pour ce service, suivi de la cité administrative

Budget moyen pour les déplacements professionnels sur l'axe Cluny-Mâcon



Budget moyen pour les déplacements professionnels sur l'axe Cluny-Mâcon en fonction du secteur de résidence



Points saillants

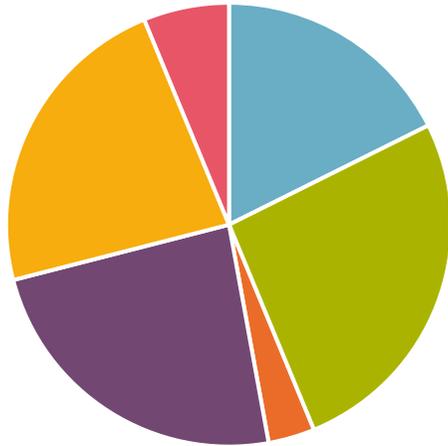
L'analyse des dépenses moyennes pour les déplacements professionnels sur l'axe Cluny – Mâcon souligne de grandes disparités:

- 30% des répondants dépensent 60€ ou moins quand 26% dépensent 120€ ou plus par mois
- Une analyse géographique par zone de résidence fait apparaître que ce sont les résidents de Cluny qui proportionnellement dépensent le moins

Principales pratiques de mobilité



Motifs du covoiturage



- Pour me rendre au travail / à mes études
- Pour mes loisirs
- Pour effectuer mes achats au quotidien
- Pour faire de longues distances / voyager
- Pour transporter un ami/proche dans le besoin
- Autre

Pratique du covoiturage / autopartage

36% pratique ou a déjà pratiquer le covoiturage

90% des usagers indiquent se retrouver sur des lieux « officiels » (10% sur les aires du territoire)

69% des usagers se mettent en relation de manière informelle - **26%** via blablacar - **5%** via les sites plus locaux (Mobigo ou « ça rouel chez nous »)

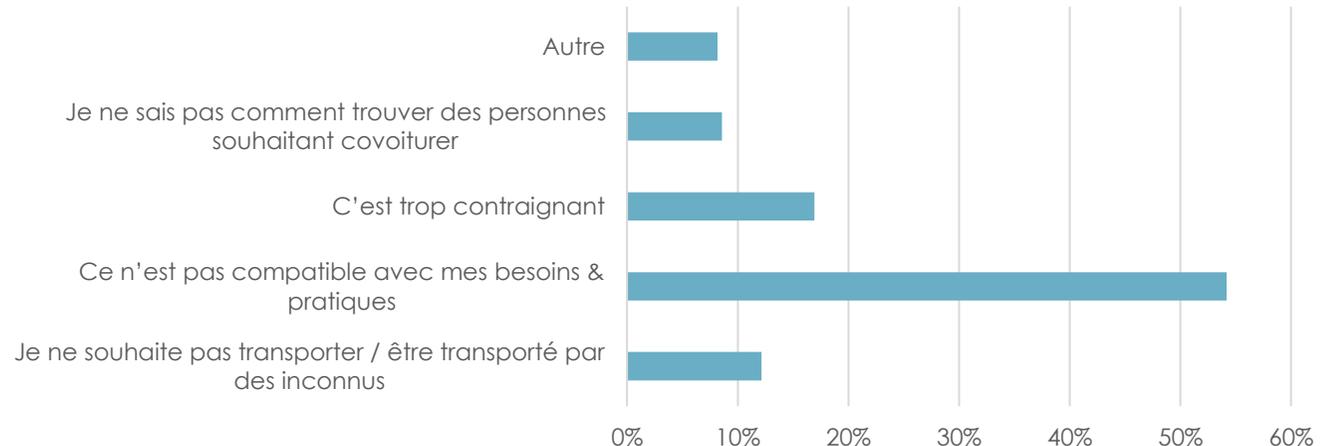
45 personnes pratiquent l'autopartage



Points saillants

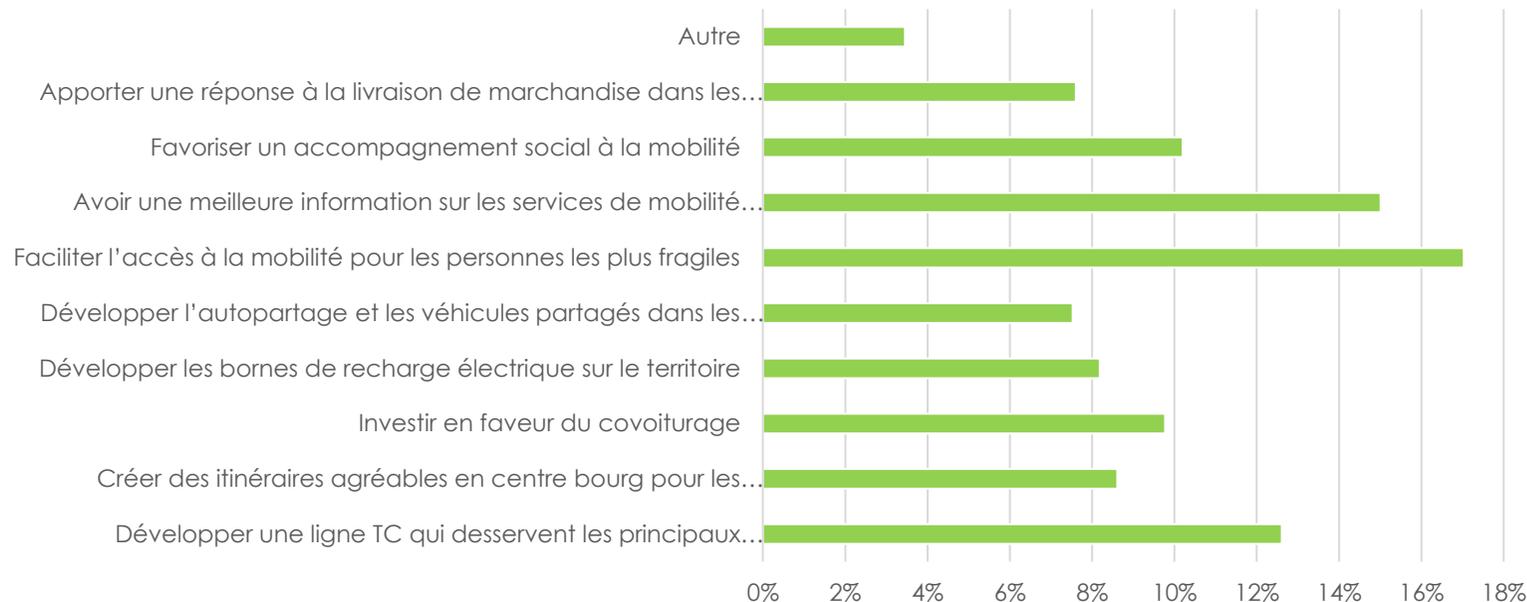
- Des motifs de covoiturage hétérogènes – près de 50% compatibles avec des usages réguliers
- Un usage qui sort des dispositifs existants en grande majorité
- Un frein majoritaire lié à une incompatibilité
- L'autopartage est très marginal sur le territoire

Causes de non-pratique du covoiturage





Attentes en matière de mobilité et services associés



Points saillants

- Les répondants mettent comme priorité le développement de services adaptés à tous, et notamment les plus fragiles (personnes non-motorisés, éloignées de l'emploi,...)
- Le déficit d'information apparaît comme un frein à l'usage de services alternatifs et de fait est l'une des principales attentes de la population

Synthèse et
enjeux de
mobilité



Les grands enjeux de mobilité sur le territoire

Les enjeux liés aux transports collectifs

- Comment **valoriser le réseau de cars interurbains régionaux** ?
- Comment **renforcer les dessertes en cars interurbains** entre les pôles de proximité et vers les agglomérations voisines ?
- Comment faire évoluer les offres de **transport à la demande** vers un système adapté et plus attractif – avec une réflexion liée au tourisme ?
- Comment valoriser **les services de transport scolaire** ?
- Comment faire évoluer les services de **transport solidaire** ?

Les enjeux liés à la limitation de l'autosolisme

- Comment **favoriser la pratique du covoiturage du quotidien** (pendulaires et besoins de proximité) et de **l'auto-stop organisé** ?
- Comment contribuer au **développement de l'autopartage** ?

Les enjeux liés aux mobilités actives

- Comment favoriser les **déplacements à vélo** sur le territoire ?
- Comment faciliter la **pratique de la marche** sur le territoire ?
- Quel accompagnement des communes sur ces enjeux de mobilité active, en lien avec les logiques de compétence plus locales ?

Les enjeux de gouvernance de la mobilité

- Comment **associer l'ensemble des acteurs de la mobilité** pour proposer un panel de solutions en cohérence avec les besoins des habitants sur le long terme et à l'échelle des bassins de vie ?
- Comment **associer les entreprises** et impliquer les acteurs économiques du territoire ?
- Comment **financer les projets de mobilité** sur le territoire ?
- **Quelle communication** mettre en œuvre pour faire connaître les offres de mobilité existante et futures ?
- Comment faire évoluer **l'offre de commerces de proximité** pour limiter les besoins de déplacement ?

tecurbis

le conseil technique indépendant

CONTACT :

Rémi MONPEURT

Expert transport et mobilité

remi.monpeurt@tecurbis.fr

06.63.80.08.83