

# OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ 2014

État des lieux de la mobilité  
des voyageurs

# 1

# 2

---

## **CONTEXTE SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE**

pages 6 et 7

## **LES FLUX DE DÉPLACEMENTS**

pages 8 à 23

2.1. Qui se déplace ?

2.2. Dans quel but ?

2.3. Dans quelle direction ?

2.3.1 L'attractivité des pôles d'emplois

2.3.2 Des déplacements domicile-travail  
de plus en plus loin

2.4. Comment ?

2.4.1 La voiture largement plébiscitée

2.4.2 Une accidentologie relativement faible

# 3

---

## **LES MODES DE TRANSPORTS**

pages 24 à 38

### 3.1. L'automobile

#### 3.1.1 Les infrastructures

#### 3.1.2 L'équipement des ménages

#### 3.1.3 Les pratiques

### 3.2. La marche et le vélo

#### 3.2.1 Les infrastructures

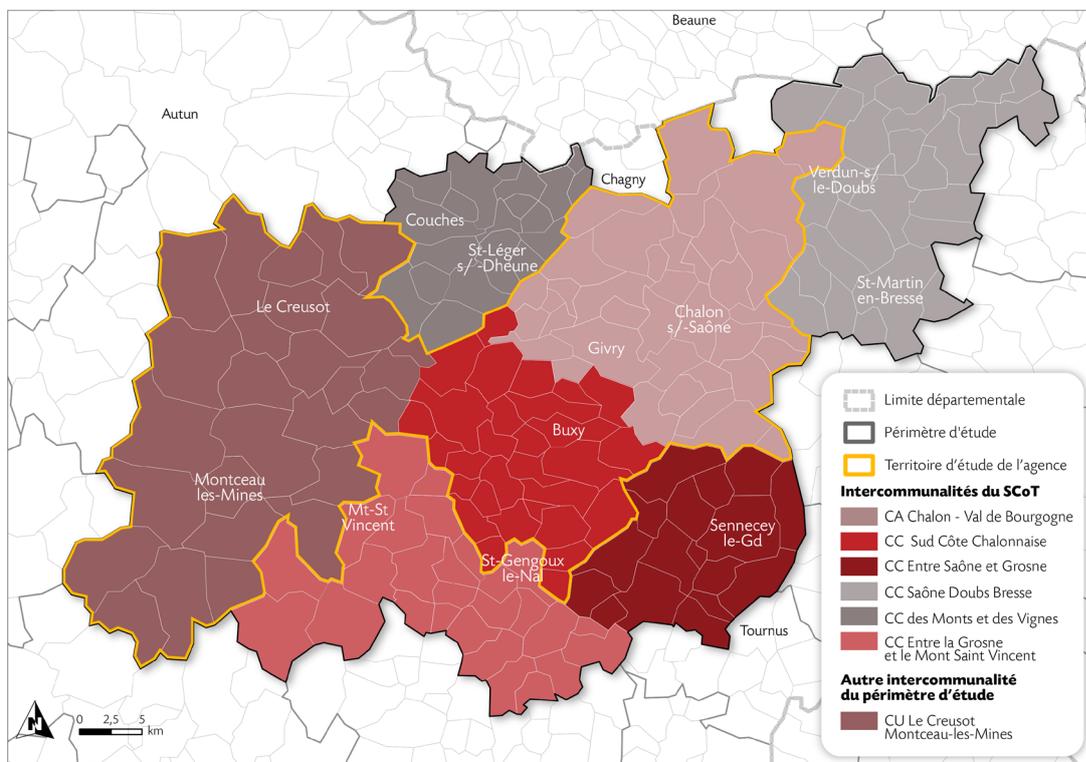
#### 3.2.2 Les pratiques

### 3.3. Les transports collectifs

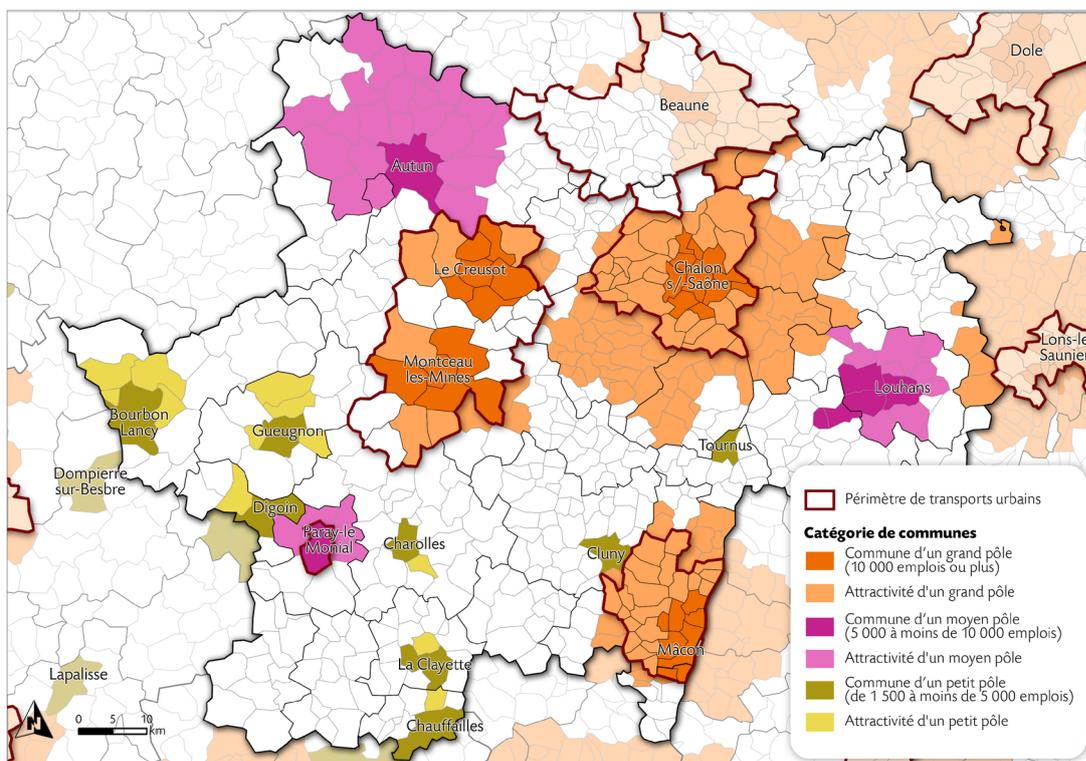
#### 3.3.1 Les infrastructures

#### 3.3.2 Qui en profite ?

#### 3.3.3 La fréquentation



Le territoire d'étude  
Source : IGN



Les pôles et leur attractivité  
Source : Insee, zonage en aire urbaine 2010

# État des lieux de la mobilité des voyageurs

## Avant-propos

---

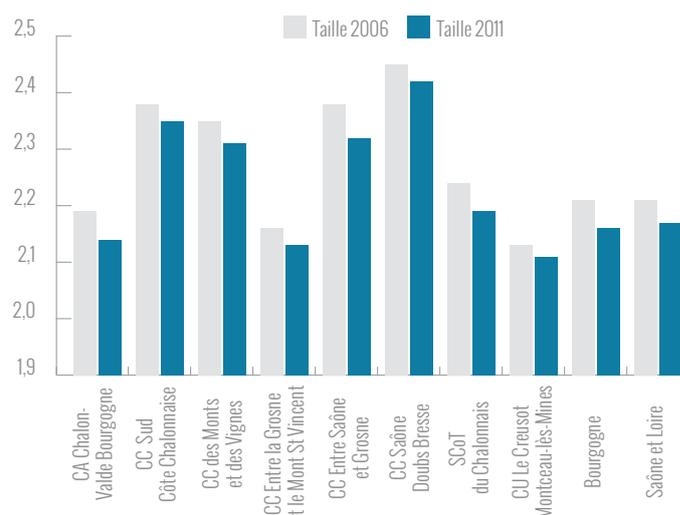
Ce premier rapport de l'observatoire de la mobilité de l'Agence d'urbanisme Sud Bourgogne fait un état des lieux de la mobilité quotidienne des voyageurs sur la Communauté urbaine Le Creusot – Montceau-les-Mines et les intercommunalités du Schéma de cohérence territoriale du Chalonais. Ce panorama présente les dynamiques récentes de la mobilité sur le territoire à travers les données du recensement de la population 2006 et 2011, les données des exploitants des transports collectifs interurbains et urbains pour les deux périmètres de transports urbains (PTU de la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines et de la Communauté d'agglomération Chalon – Val de Bourgogne) ou encore des données du Service d'observation et de statistiques du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, etc. Les deux enquêtes déplacements villes moyennes (EDVM) du territoire couvrant la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines d'un côté (enquête datant de 2012 et par conséquent sur l'ancien périmètre administratif) et la CA Chalon – Val de Bourgogne et la Communauté de communes Sud Côte Chalonnaise d'un autre (enquête datant de 2014) seront utilisées pour apporter quelques précisions.

---

# 1. Contexte socio démographique

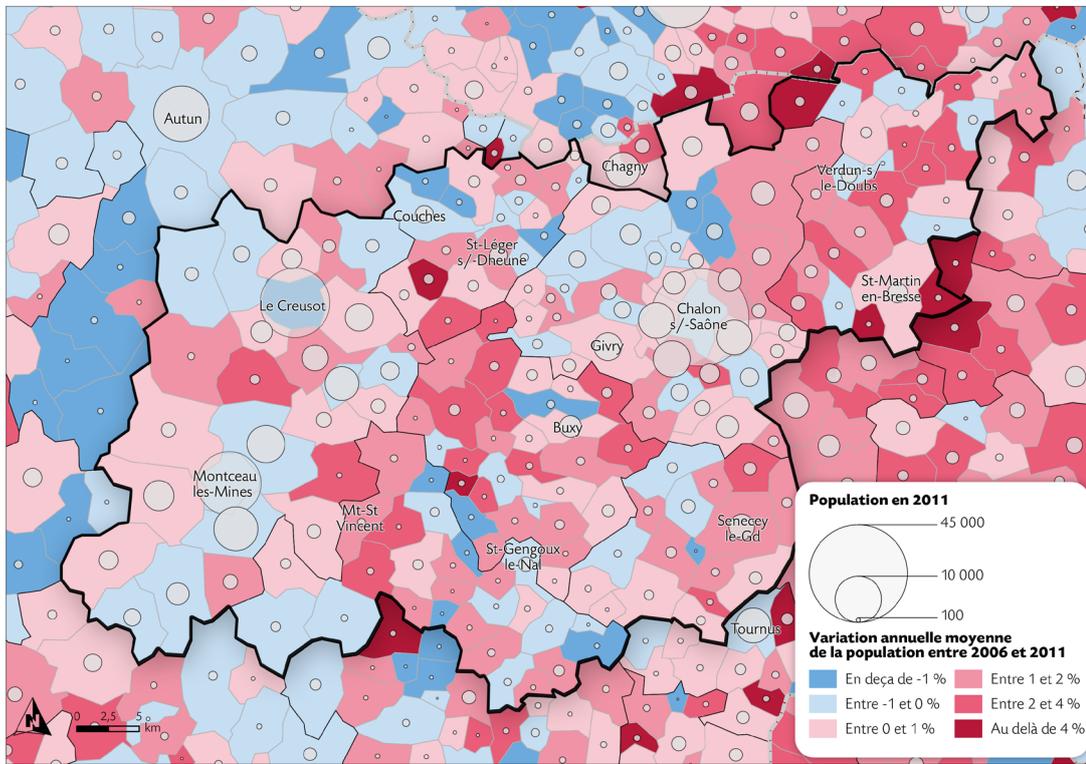
Le territoire d'étude est marqué par un certain vieillissement de la population (28 % de la population est âgée de plus de 60 ans en 2011, contre 26 % en 2006) et une répartition de celle-ci de plus en plus périurbaine. En lien avec le vieillissement et l'évolution des modes de vie, les ménages sont en moyenne de plus en plus petits sur le territoire étudié comme sur le territoire national. Les emplois et services restent quant à eux polarisés avec plus de 50 % des emplois du territoire d'étude situés à Chalon-sur-Saône, Le Creusot ou Montceau-les-Mines. L'évolution actuelle montre un accroissement des emplois dans le périurbain proche des pôles historiques avec, par exemple, le développement des grandes surfaces commerciales qui se positionnent en bordure des grandes villes.

Le contexte démographique et économique permet de mieux comprendre les pratiques de déplacements. Historiquement, la généralisation de l'automobile, entre autres, a permis le développement de la périurbanisation. Aujourd'hui, le desserrement des ménages et l'éloignement du lieu de travail favorisent la voiture individuelle plutôt que la voiture partagée au sein du foyer. De plus, les personnes âgées ont vécu la généralisation de l'automobile et sont donc elles-mêmes automobilistes. La voiture est ainsi la référence de chacun en matière de déplacement.



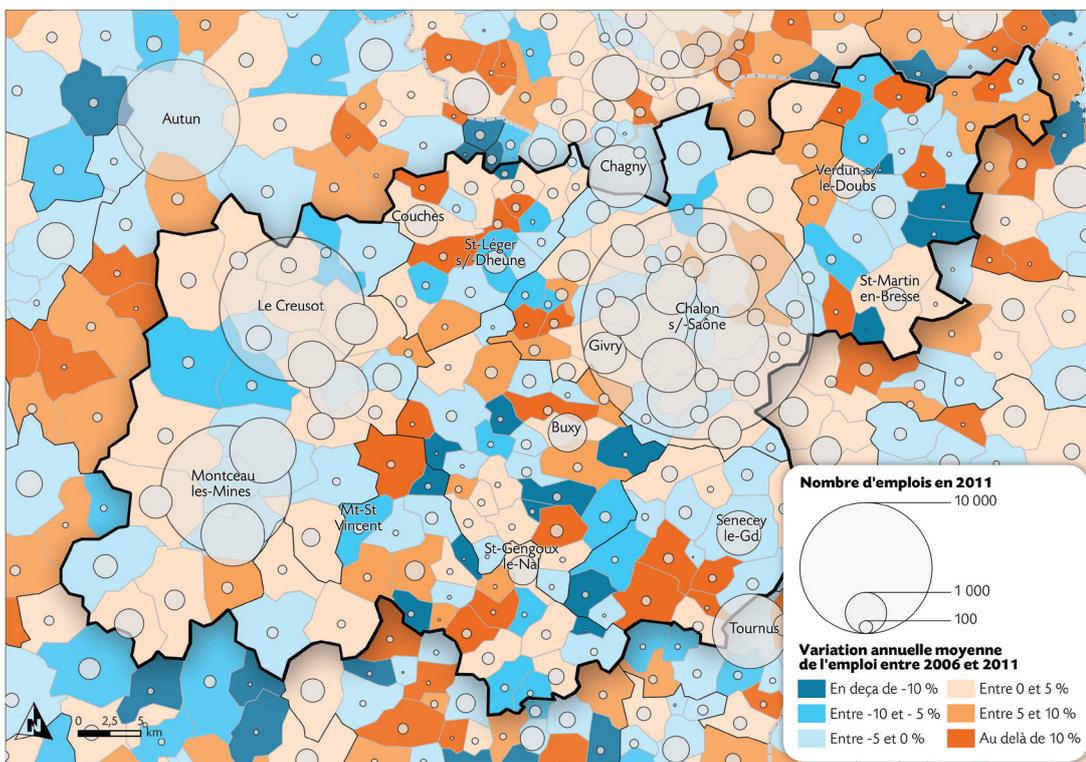
Taille des ménages en 2006 et 2011

Source : Insee, recensement de la population 2011



Population en 2011 et son évolution depuis 2006

Source : Insee, recensement de la population 2011



Nombre d'emplois en 2011 et son évolution

Source : Insee, recensement de la population 2011

# 2. Les flux de déplacements

## 2.1. Qui se déplace ?

Les habitants de la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines effectuent en moyenne 3,6 déplacements par personne et par jour. De leur côté, les habitants de la CA Chalon – Val de Bourgogne (4,1 en moyenne) et les habitants de la CC Sud Côte Chalonnaise (3,8 en moyenne) se déplacent un peu plus. Cette différence peut être due à la part importante de personnes âgées sur la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines. Cette catégorie de population a tendance à moins se déplacer. A l'inverse, les grands ménages (couple avec enfants) produisent davantage de déplacements par personne (accompagnement...). Ainsi, les environs du Creusot s'approchent des quatre déplacements par personne et par jour.

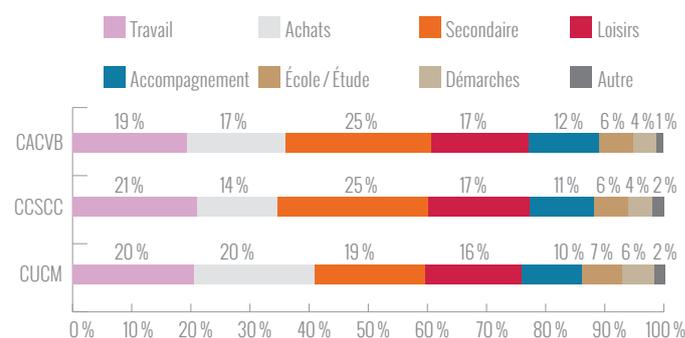
Les déplacements des personnes à mobilité réduite sont aujourd'hui peu nombreux mais pourraient augmenter en lien avec le vieillissement de la population. La loi « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » du 11 février 2005 prévoyait la mise en accessibilité de tous les bâtiments recevant du public et des transports collectifs pour 2015. Une récente ordonnance<sup>1</sup> prévoit notamment un délai supplémentaire sous certaines conditions, comme l'élaboration obligatoire d'un agenda d'accessibilité programmée. Les décrets d'application devraient suivre prochainement.

### « LES IMMOBILES »

Une partie de la population (3 à 4 %) en France ne se déplace pas durant la semaine (lundi au dimanche) d'après l'Enquête nationale transports et déplacements de 2008. Ils sont 15 % à ne pas se déplacer un jour moyen de la semaine (11 % sur la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines et 9 % sur la CA Chalon – Val de Bourgogne et la CC Sud Côte Chalonnaise réunies<sup>2</sup>). Les principales raisons invoquées sont le handicap qu'il soit permanent ou temporaire ou encore l'absence de besoin.

## 2.2. Dans quel but ?

Le travail est un motif structurant de la mobilité des Français. Les déplacements domicile-travail (retour au domicile compris) représentent 18 % de tous les déplacements d'après l'Enquête nationale transports et déplacements. Les achats sont également très présents, mais leur caractère plus aléatoire (taille des achats, heures...) rend leur appréhension plus complexe. Les déplacements « secondaires » (n'ayant pas de lien avec le domicile) sont plutôt stables dans le temps : 20 % en 1982, 18 % en 1994 et 19 % en 2008 d'après les différentes enquêtes nationales transports et déplacements. La proportion des déplacements secondaires sur la CA Chalon – Val de Bourgogne et la CC Sud Côte Chalonnaise apparaît plus importante (un quart des déplacements).



Motifs des déplacements des habitants des territoires concernés

Source : EDVM Le Creusot - Montceau-les-Mines 2012 et EDVM Chalon - Val de Bourgogne 2014

(1) Ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées : <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000029503268&dateTexte=&categorieLien=id>

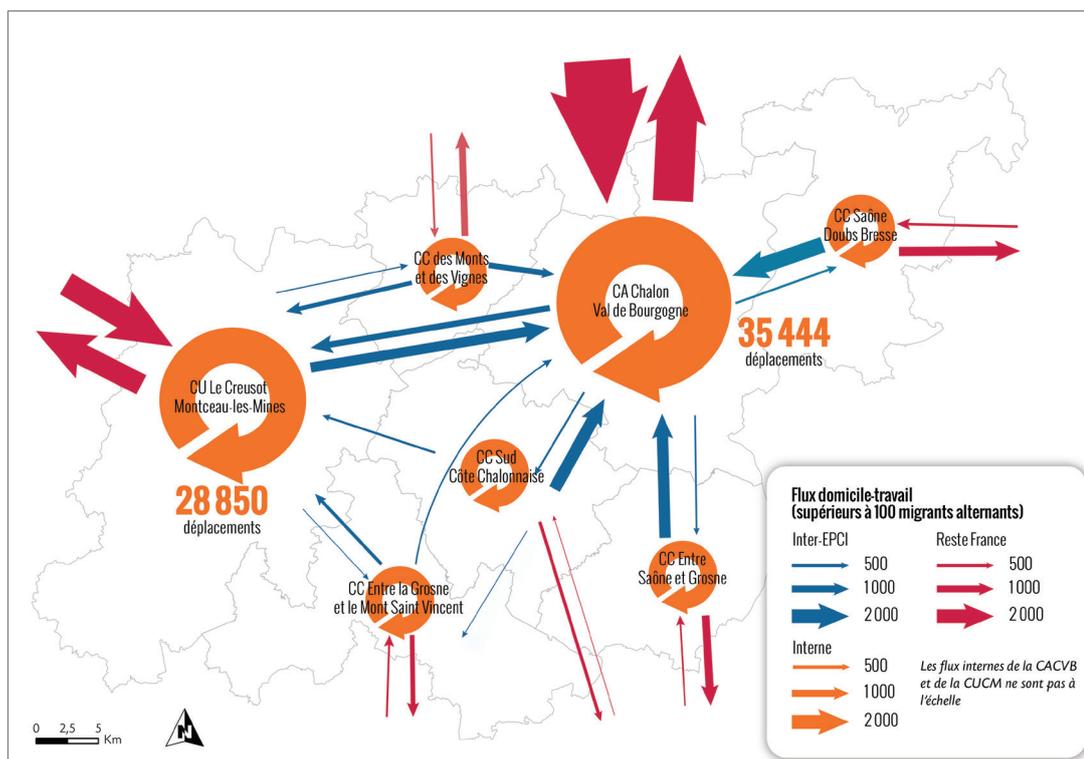
(2) Contrairement à l'Enquête nationale transports et déplacements qui interroge la population âgée de 6 ans et plus, les EDVM se limitent à la population âgée de 10 ans et plus.

## 2.3. Dans quelle direction ?

### 2.3.1. L'attractivité des pôles d'emplois

Les données communales du recensement de la population permettent de s'intéresser aux flux domicile-travail. Parmi les actifs occupés habitant le territoire d'étude, 86 % travaillent au sein de celui-ci. Les échanges entre les intercommunalités du territoire d'étude ne représentent que 15 % de ces déplacements internes. Toutefois, l'analyse de ces flux montrent une attractivité

relativement importante de la communauté d'agglomération et, dans une moindre mesure, de la communauté urbaine. Les communautés de communes dépendent toutes des communautés d'agglomération et urbaine voisines voire des villes centres les plus proches (Chalon-sur-Saône, Le Creusot et Montceau-les-Mines).



Le recensement de la population réalisé par l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) fait état des communes de résidence et de travail des actifs occupés. Cela permet de mesurer un nombre de migrants alternants que l'on assimile, par simplification, à un nombre de flux sans en connaître la fréquence.

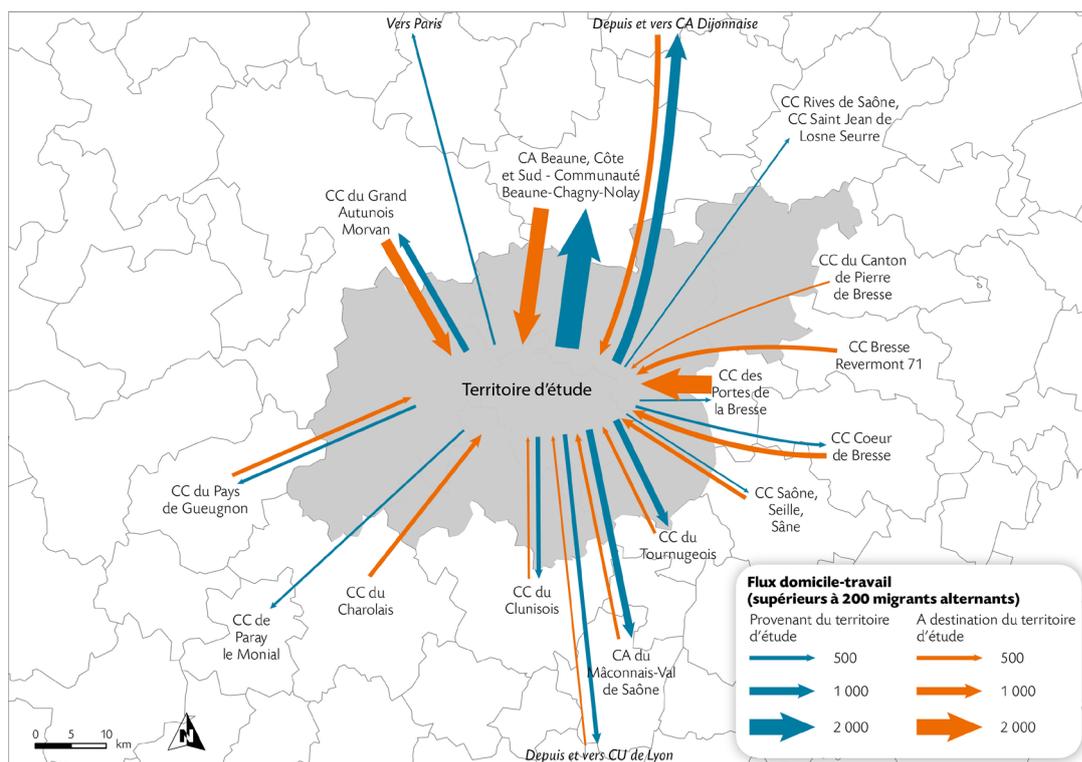
POINT MÉTHODOLOGIQUE

Principaux flux domicile-travail en 2011

Source : Insee, recensement de la population 2011

Les 14 % des échanges en lien avec le reste du pays sont essentiellement l'œuvre de la CA Chalon – Val de Bourgogne et de la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines. Les bassins d'emplois voisins accueillent quelques actifs occupés du territoire, alors que d'autres effectuent le chemin inverse. A l'échelle des intercommunalités, les relations avec la CA Beaune, Côte et Sud – Communauté Beaune-Chagny-Nolay sont les plus nombreuses et ont lieu essentiellement avec la CA Chalon – Val de Bourgogne. De nombreux actifs de la CC des Portes de la Bresse, faisant partie intégrante de l'aire urbaine de Chalon-sur-Saône, viennent travailler sur le territoire d'étude. A l'ouest,

les échanges avec les intercommunalités se réalisent essentiellement avec la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines. Alors que la CA du Mâconnais – Val de Saône accueille des actifs de tout le territoire, en sens inverse, les flux se dirigent en grande majorité vers la CA Chalon – Val de Bourgogne. Les réseaux ferroviaire et autoroutier permettent également aux actifs de travailler à Dijon (1200 actifs du territoire d'étude), Lyon (500 actifs) et Paris (300 actifs). D'autres effectuent le chemin inverse depuis Dijon (700 actifs) et, dans une moindre mesure, depuis Lyon (250 actifs).



Principaux échanges entre le territoire d'étude et l'extérieur en 2011

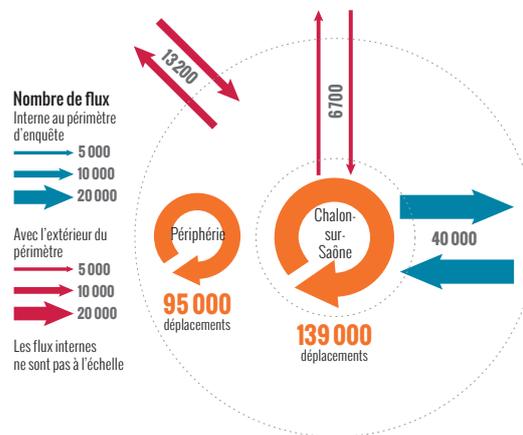
Source : Insee, recensement de la population 2011

Les données des enquêtes déplacements villes moyennes confirment l'attractivité de la CA Chalon – Val de Bourgogne et de la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines. Ces territoires semblent subvenir aux besoins de leurs habitants : 87 % des déplacements (tous motifs confondus) des habitants de la communauté urbaine n'ont pas de lien avec l'extérieur de ce périmètre ; 86 % des déplacements des habitants de la communauté d'agglomération n'ont pas de lien avec l'extérieur de ce périmètre. En revanche, seulement 44 % des déplacements des habitants de la CC Sud Côte Chalonnaise n'ont pas de lien avec l'extérieur.

Par ailleurs, 6 700 déplacements des habitants de la communauté urbaine concernent la CA Chalon – Val de Bourgogne. A l'inverse, les déplacements des habitants de la communauté d'agglomération sont un peu moins nombreux à concerner la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines : 5 500 déplacements. Les déplacements des habitants de la CC Sud Côte Chalonnaise se répartissent entre les deux pôles d'emplois, avec une nette préférence pour la communauté d'agglomération : plus de 13 000 déplacements en lien avec la CACVB et près de 2 000 déplacements en lien avec la CUCM.

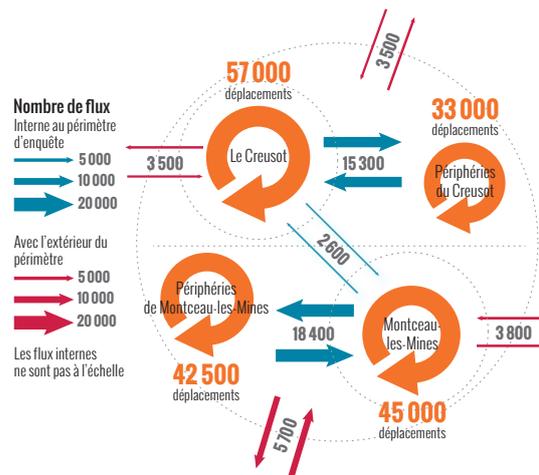
Les découpages territoriaux des deux enquêtes ne permettent pas de comparer les liens avec Lyon et Paris. L'enquête de la communauté urbaine a comptabilisé les déplacements vers les villes centres, alors que l'enquête de la communauté d'agglomération s'est intéressée aux grands territoires (CU de Lyon et Ile-de-France) :

- Avec la CU de Lyon : 600 déplacements (seulement avec la ville de Lyon) pour les habitants de la CUCM et 1 400 déplacements pour les habitants de la CACVB ;
- Avec l'Ile-de-France : une centaine pour les habitants de la CUCM (seulement avec la ville de Paris) et près de 600 pour les habitants de la CACVB.



Déplacements quotidiens des habitants de la CA Chalon-Val de Bourgogne

Source : EDVM de la CA Chalon-Val de Bourgogne 2014



Déplacements quotidiens des habitants de la CU Le Creusot-Montceau-les-Mines

Source : EDVM de la CU Le Creusot-Montceau-les-Mines 2012

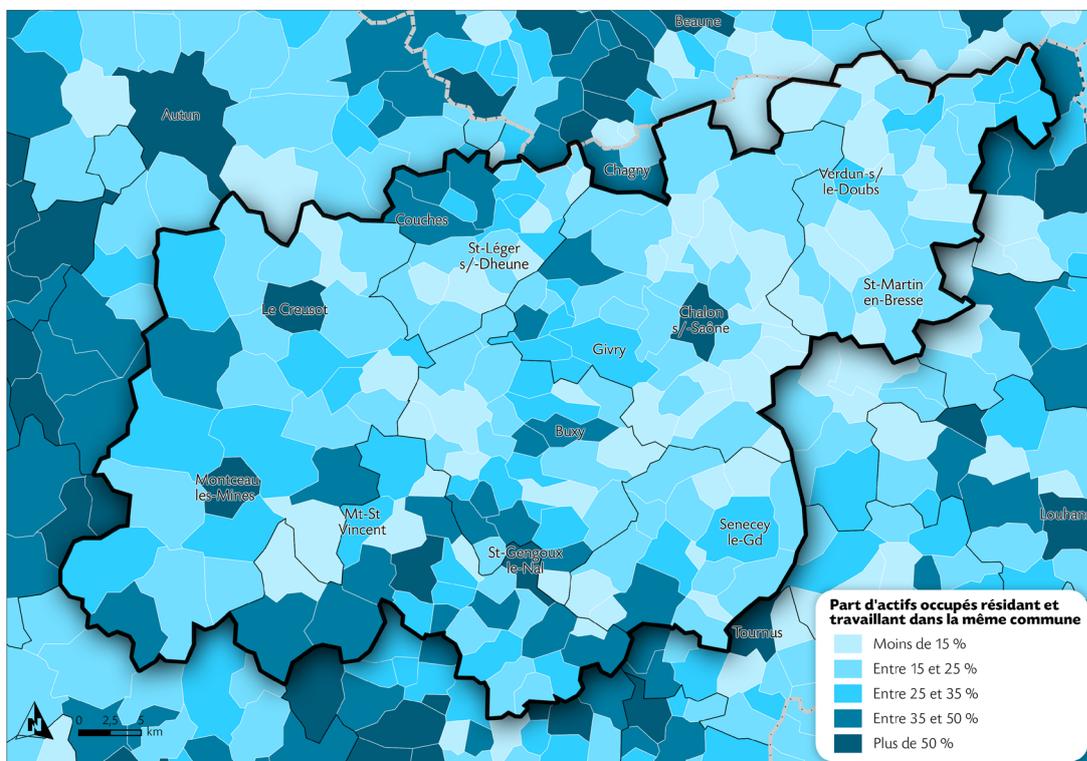
### 2.3.2. Des déplacements domicile-travail de plus en plus loin

Sur le territoire d'étude, 36 % des actifs occupés habitent et travaillent dans la même commune en 2011 contre 37 % en 2006 et 42 % en 1999. Les dynamiques liées aux déplacements domicile-travail sont plus marquées à long terme. Les communes centres disposant de nombreux emplois résistent évidemment mieux à l'éloignement entre lieu d'emploi et lieu de résidence. Les résultats de la CC entre Grosne et Mont Saint-Vincent cachent une grande hétérogénéité avec une surreprésentation parmi les actifs occupés des agriculteurs exploitants et des artisans/commerçants qui habitent à proximité de leur lieu de travail et une sous-représentation des autres catégories d'actifs, qui parcourent de grandes distances pour rejoindre le Chalonnais, la communauté urbaine ou le Clunisois au sud.

Zone de résidence	1999	2006	2011
CA Chalons - Val de Bourgogne	44 %	40 %	38 %
- Chalons-sur-Saône	68 %	66 %	65 %
CC Sud Côte Chalonnaise	32 %	26 %	26 %
CC des Monts et des Vignes	34 %	27 %	26 %
CC Saône Doubs Bresse	28 %	22 %	19 %
CC Entre Saône et Grosne	26 %	25 %	24 %
CC Entre la Grosne et le Mont Saint-Vincent	38 %	35 %	35 %
SCoT du Chalonnais	40 %	36 %	34 %
CU Le Creusot - Montceau-les-Mines	45 %	41 %	40 %
- Le Creusot	73 %	68 %	68 %
- Montceau-les-Mines	60 %	59 %	57 %
Saône-et-Loire	46 %	40 %	37 %
Bourgogne	45 %	40 %	38 %

Part des actifs occupés résidant et travaillant dans la même commune

Source : Insee, recensements de la population



Part des actifs occupés résidant et travaillant dans la même commune

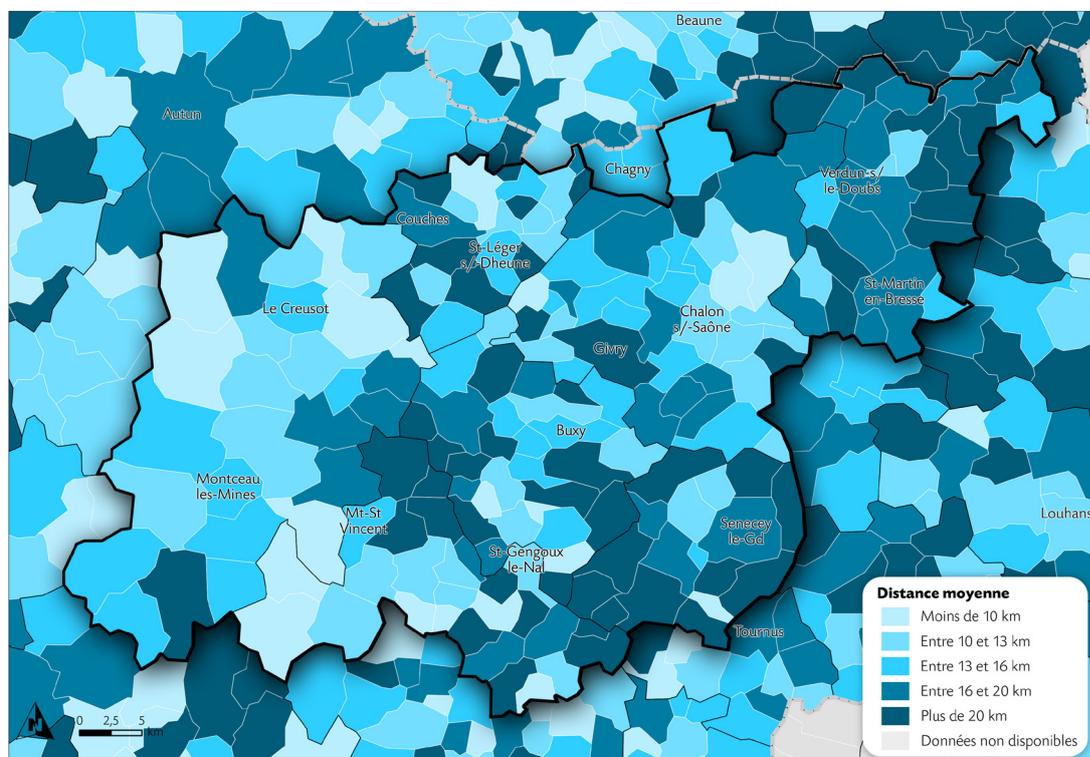
Source : Insee, recensement de la population 2011

De fait, la distance domicile-travail moyenne des actifs occupés a augmenté sensiblement ces dernières années. Les territoires plus urbains sont les plus concernés (près de 40 % d'augmentation entre 1999 et 2011 pour les actifs occupés du Creusot), même si la distance moyenne reste inférieure à celle des communautés de communes. Ces évolutions proviennent en partie des modes de vie de la société : la recherche de la maison individuelle éloigne « naturellement » la population des bassins d'emplois (prix du foncier, envie de « nature»...). Dans un contexte où les infrastructures de transport et les véhicules se développent, les actifs occupés peuvent ainsi parcourir plus de kilomètres en autant de temps.

Zone de résidence	1999	2006	2011
CA Chalon - Val de Bourgogne	8,9	11,9	13,7
- Chalon-sur-Saône	7,2	10,6	11,5
CC Sud Côte Chalonnaise	14,6	19,2	18,5
CC des Monts et des Vignes	13,5	15,8	18,4
CC Saône Doubs Bresse	13,1	17,3	18,7
CC Entre Saone et Grosne	17,2	19,3	19,5
CC Entre la Grosne et le Mont Saint-Vincent	15,3	16,7	16,1
SCoT du Chalonnais	10,5	13,7	15,2
CU Le Creusot - Montceau-les-Mines	10,3	12,9	13,2
- Le Creusot	8	11,7	13,2
- Montceau-les-Mines	8	11,1	13,5
Saône-et-Loire	10,5	13,2	15,1
Bourgogne	11	13,8	15,4

Distance moyenne (à vol d'oiseau) des déplacements domicile-travail

Source : Insee, recensements de la population



Distance moyenne (à vol d'oiseau) des déplacements domicile-travail

Source : Insee, recensement de la population 2011

## 2.4. Comment ?

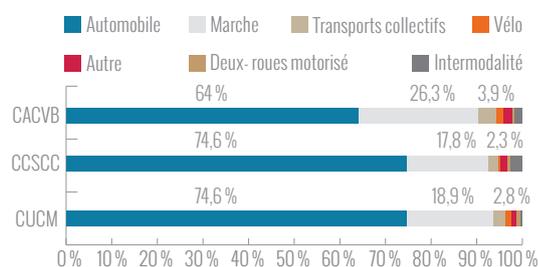
### 2.4.1. La voiture largement plébiscitée

#### PART MODALE DANS LE TRAFIC DE MARCHANDISES

Les données du transport intérieur terrestre en France montrent que près de 90 % des marchandises sont déplacées par la route, environ 10 % par le fer et le reste par voie fluviale (Service de l'observation et des statistiques). Le territoire d'étude n'échappe pas à cette tendance. Le trafic sur la plateforme portuaire de marchandises, au sud de Chalon-sur-Saône, confirme l'attractivité de la route. Les poids lourds restent aujourd'hui le transport le plus pratique pour le porte-à-porte et les premiers ou derniers kilomètres. Ainsi, toute marchandise transitant par la plateforme est passée par la route en amont ou en aval. Le développement des liaisons ferroviaires, aujourd'hui limitées aux échanges avec Le Havre et Fos-sur-Mer, est à l'étude. En plus des flux en provenance ou à destination du territoire, l'autoroute A6 et la Route Centre Europe Atlantique engendrent de nombreux flux de transit français et européen<sup>3</sup>.

Le temps consacré aux déplacements par les ménages français est plutôt stable depuis de nombreuses années d'après l'Enquête nationale transports et déplacements. Le temps quotidien passé dans les transports a évolué de 54,8 minutes en 1982 à 56,3 minutes en 2008, pendant que la distance parcourue quotidiennement augmentait sur la même période de 17,4 à 25,2 kilomètres.

Cette évolution a été permise par le développement et la généralisation de l'automobile et des infrastructures lui étant dédiées. Alors que moins de 50 % des déplacements des Français étaient effectués en voiture en 1982, cette part s'élève à 64,8 % en 2008 au détriment, notamment, de la marche passant dans le même temps de 33,7 à 22,2 %. Sur le territoire, les Enquêtes déplacements villes moyennes font état d'une part modale automobile (en tant que conducteur ou passager) plus élevée pour les habitants de la CU Le Creusot - Montceau-les-Mines et de la CC Sud Côte Chalonnaise (75 %). La part modale automobile des habitants de la CA Chalon - Val de Bourgogne est équivalente à la moyenne nationale (64 %).



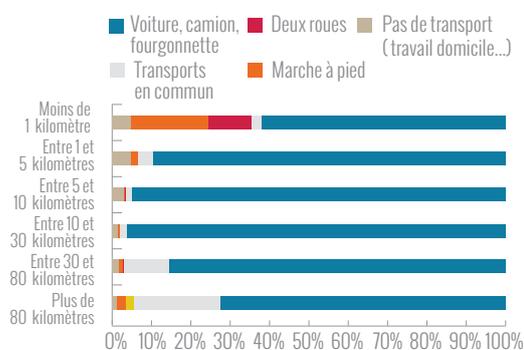
Mode de transport utilisé par les habitants des territoires concernés lors de leurs déplacements

Source : EDVM Le Creusot - Montceau-les-Mines 2012 et EDVM Chalon - Val de Bourgogne 2014

(3) Le Service de l'Observation et des Statistiques a réalisé une enquête sur les flux de transit de marchandises européens passant en France. Les résultats sont diffusés sous différentes formes (une publication d'août 2012, une série de cartes thématiques et d'analyses par tronçon ainsi que le fichier détail de l'enquête) disponibles en ligne (consulté le 18/11/2014) : <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sources-methodes/enquete-nomenclature/1543/0/enquete-transit-2010.html>

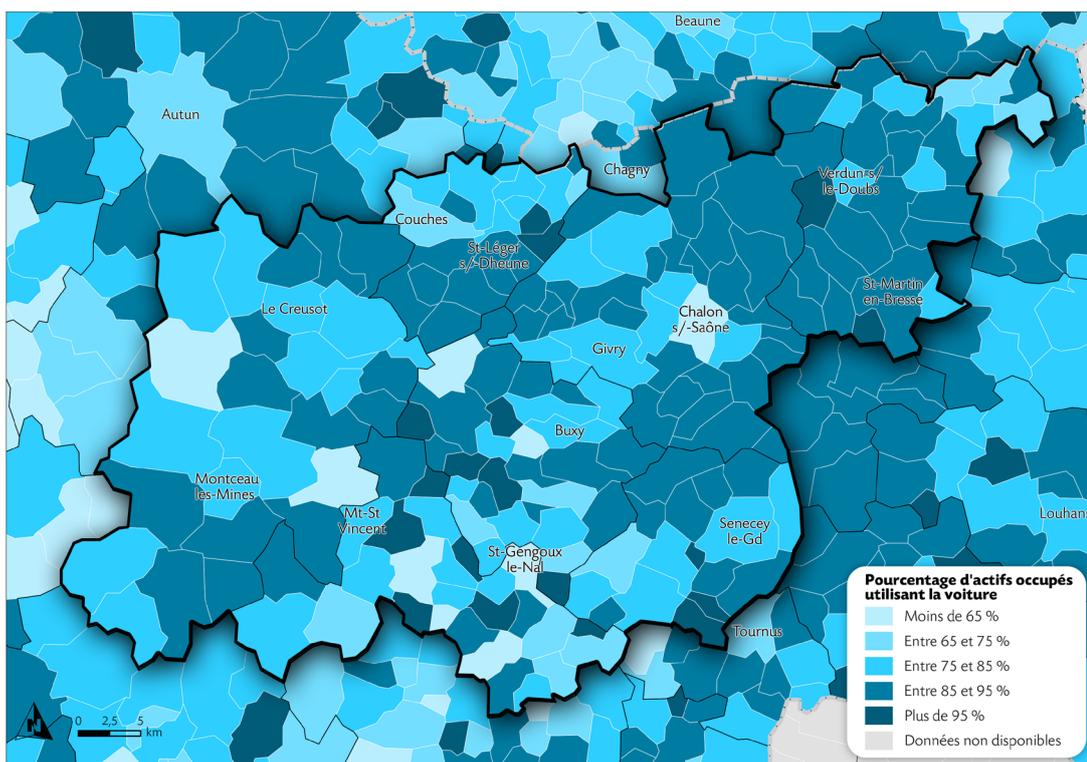
Le recensement de la population permet de réaliser le même constat sur les flux domicile-travail. La prédominance de la voiture y est flagrante même si quelques signes d'hétérogénéité sont visibles. Les pôles d'emplois comme Chalon-sur-Saône permettent à certaines alternatives (marche, vélo...) de s'exprimer du fait des plus courtes distances que les pôles engendrent. Néanmoins, ces courtes distances existent sur tout le territoire. En effet, plus de la moitié des migrants alternants du territoire font moins de cinq kilomètres pour se rendre sur leur lieu de travail (distance à vol d'oiseau, de mairie à mairie). Pourtant, 71 % de ceux-ci déclarent parcourir cette distance principalement en voiture. L'intermodalité, non évoquée par le recensement<sup>4</sup>, est une pratique peu utilisée sur le territoire d'après les Enquêtes déplacements villes moyennes de la communauté urbaine

et de la communauté d'agglomération. 1 % des déplacements réalisés par les habitants de la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines ont fait l'objet d'intermodalité, 2 % pour les habitants de la CA Chalon – Val de Bourgogne et 3 % pour les habitants de la CC Sud Côte Chalonnaise.



Mode de transport en fonction de la distance de déplacement domicile-travail des habitants du territoire d'étude

Source : Insee, recensement de la population 2011



Part des actifs occupés résidant et travaillant dans la même commune

Source : Insee, recensement de la population 2011

(4) Le questionnaire du recensement réduit les possibilités de réponse en demandant le « mode principal utilisé ». Par ailleurs, les covoitureurs sont comptabilisés comme automobilistes.

## 2.4.2. Une accidentologie relativement faible

Tous ces déplacements, quels que soient le mode choisi et la distance, induisent un risque d'accident. Des données fournies par la Direction départementale des territoires permettent d'analyser les risques d'accidents corporels de la circulation. Le nombre d'accidents comme la gravité de ceux-ci est en diminution depuis de nombreuses années. Il était dénombré plus de 2 000 accidents corporels dans les années 70 contre 247 en 2013 sur le département. La répartition spatiale intercommunale s'explique simplement par le volume de population. Plus finement, les routes à grande vitesse (nationales et autoroutes) paraissent plus accidentogènes (en rapportant les volumes bruts au nombre de kilomètres du réseau) mais elles sont aussi les plus fréquentées.

Le nombre d'accidents et le risque d'accident varient selon le mode de transport utilisé. Ainsi, en rapportant le nombre d'implications dans les accidents de chacun des modes de transport au nombre de déplacements effectués en moyenne par jour selon les enquêtes déplacements, la marche apparaît comme le mode le plus sûr. Le vélo apparaît plus accidentogène sur la communauté urbaine que sur la communauté d'agglomération, peut-être à cause de leur faible présence sur ce territoire. De nombreuses études<sup>5</sup> montrent que l'augmentation du nombre de cyclistes diminue le risque d'accidents de ces usagers. En revanche, les deux-roues motorisés, quelle que soit la localisation, sont particulièrement accidentogènes. De plus, au même titre que les modes actifs, le manque de protection rend ces usagers très vulnérables en cas de choc. Enfin, à l'image des statistiques nationales, les jeunes adultes sont les plus touchés par les accidents de la circulation. Ce sont aussi les principaux utilisateurs de deux-roues motorisés...

---

(5) **JACOBSEN P.L.** (2003) Safety in numbers : more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. *Injury Prevention*, vol.9, pp. 205-209. [En ligne] consulté le 13/11/2014 : <http://injuryprevention.bmj.com/content/9/3/205.full.pdf+html>

**COMTE G. et al.** (2008) Vélos en libre-service : plus d'accidents? *Journal Européen des Urgences*, vol. 21, p. A216-A217.

Zone d'accident	Nb d'accidents corporels	Nb de victimes (dont indemnes)	Nb de tués	Nb de blessés hospitalisés	Nb de blessés non hospitalisés
CA Chalon - Val de Bourgogne	53	135	4	36	31
- Chalon-sur-Saône	26	57	0	15	14
CC Sud Côte Chalonnaise	4	12	1	4	1
CC des Monts et des Vignes	3	4	0	3	0
CC Saône Doubs Bresse	4	7	1	2	3
CC Entre Saone et Grosne	11	34	2	9	2
CC Entre la Grosne et le Mont Saint-Vincent	2	5	0	2	0
SCoT du Chalonnais	77	197	8	56	37
CU Le Creusot - Montceau-les-Mines	37	83	5	32	16
- Le Creusot	8	13	2	10	4
- Montceau-les-Mines	4	8	2	3	0
Saône-et-Loire	247	ND	34	324	
Bourgogne	885	ND	114	1130	

Accidentologie corporelle de la circulation en 2013

Source : DDT 71

	Nombre de déplacements par jour		Implication dans les accidents		Risque d'accident *	
	(EDVM 2012) CUCM	(EDVM 2014) CACVB	(DDT 71 en 2013) CUCM	CACVB	CUCM	CACVB
Voiture (conducteur)	183 025	237 662	44	67	1,0	1,0
Piéton	55 252	97 688	4	14	0,3	0,5
Vélo	3 698	6 366	4	4	4,5	2,2
Deux-roues motorisés	2 582	1 875	13	14	20,9	26,5

\*Pour un accident en voiture il se produit 1,3 accident à vélo.

Risque d'accident en fonction du mode de déplacement

Source : EDVM CU Le Creusot - Montceau-les-Mines, CA Chalon - Val de Bourgogne 2014 et DDT 71

	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Indemmes	Total
Piétons	2	14	3	2	21
Vélo	0	7	2	0	9
Deux-roues motorisés	4	26	12	3	45
Automobile	7	33	31	91	162
Transports collectifs	0	0	1	4	5
Autres	0	8	4	26	38
Total	13	88	53	126	280

Nombre d'accidents par mode de transport

Source : DDT 71

	0-14 ans	15-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et plus
Part de victimes (blessés ou tués)	8%	25%	27%	27%	13%
Part de la population	17%	10%	23%	28%	21%
Victimes / population	0,50	2,34	1,17	0,96	0,60

Répartition des victimes par tranche d'âge

Source : DDT 71

# 3. Les modes de transports

## 3.1. L'automobile

### 3.1.1. Les infrastructures

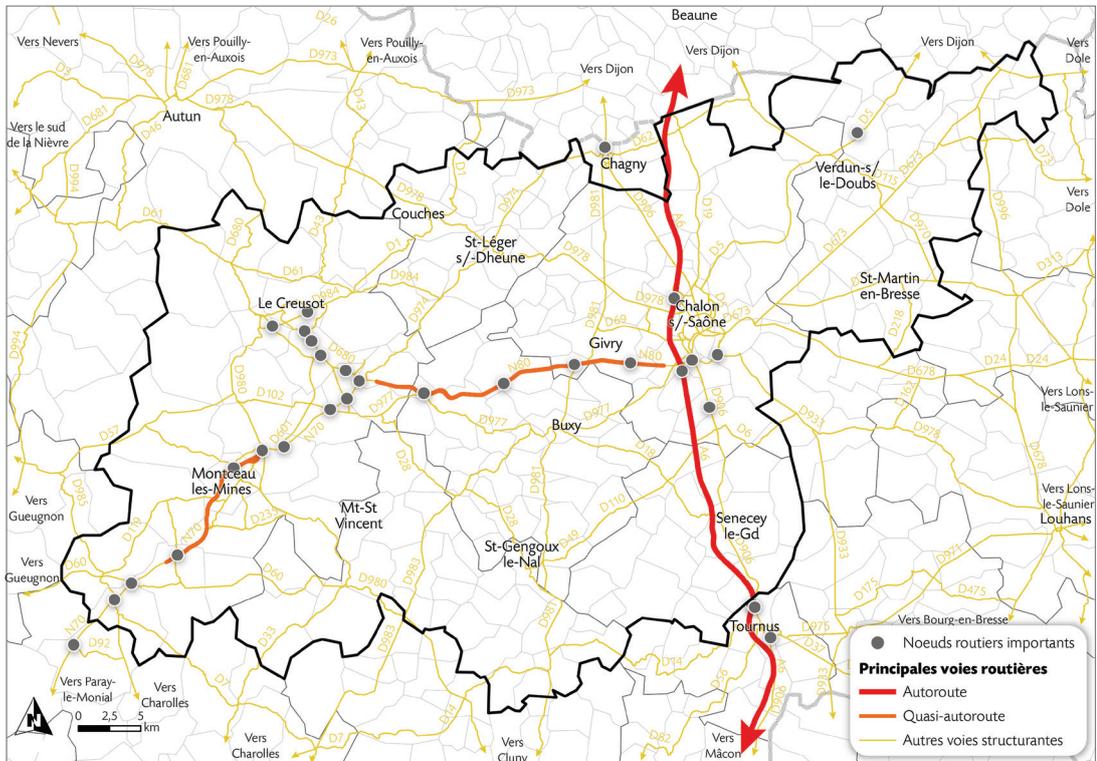
Les infrastructures routières ne sont pas dédiées aux seuls automobilistes, mais elles ont majoritairement été pensées pour eux. Surtout développées dans un contexte de généralisation de la voiture, les infrastructures actuelles permettent d'aller partout, tout le temps et de plus en plus vite. Ainsi, le territoire est traversé par l'autoroute A6, reliant Paris à Lyon et Marseille, qui possède deux échangeurs aux environs de Chalon-sur-Saône, et deux autres à proximité du territoire d'étude (Chagny au nord et Tournus au sud). La Route Centre Europe Atlantique (RCEA), perpendiculaire à l'autoroute, offre d'autres dessertes à grande vitesse. La RCEA<sup>6</sup> permet de relier les trois villes principales du territoire en moins de 45 minutes. Presque toutes les communes du territoire se situent à moins de 30 minutes de Chalon-sur-Saône, Le Creusot ou Montceau-les-Mines. Les projets de mise aux normes autoroutières de la RCEA engendreront un léger gain de temps de parcours et renforceront la sécurité de cette route mise à mal aujourd'hui par, entre autres, la forte proportion de camions et les voies d'insertion réduites.

En l'absence de recensement précis des places de stationnement disponibles sur le territoire, l'état des lieux de cette thématique sera largement incomplet. Seule la CU Le Creusot - Montceau-les-Mines a recensé les poches de stationnement sur tout son territoire en 2012 (ancien périmètre). Près de 10 000 places ont ainsi été repérées. Même si certaines actions sur le stationnement sont possibles dans les zones périurbaines (éloignement du stationnement par rapport au logement, limitation du stationnement dans les centres-bourgs, etc.), la problématique est surtout urbaine. Dans ce cadre, les trois villes principales du territoire appliquent des politiques différentes : Chalon-sur-Saône a développé une offre mixte (stationnement gratuit et payant sur voirie et stationnement payant en ouvrage) ;

le stationnement au Creusot est entièrement gratuit comme à Montceau-les-Mines qui vient très récemment d'instaurer une zone de stationnement réglementé (« zone bleue » limitée à 1h30) dans son centre-ville.

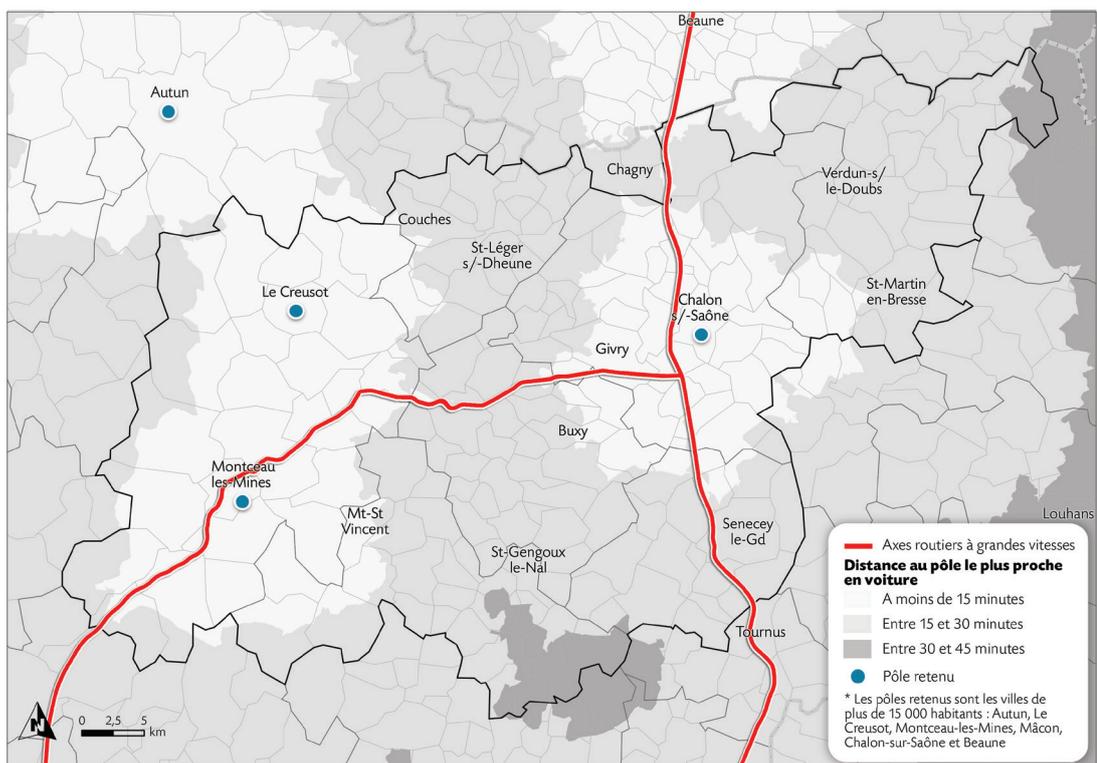
Une étude sur le stationnement dans le centre-ville de Chalon-sur-Saône, datant de 2010-2011, montre une offre de stationnement importante, notamment gratuite : plus de 5 000 places non réglementées, environ 1 500 places payantes sur voirie et moins de 1 500 places payantes en ouvrage. Cette même étude fait état d'une sur-utilisation du stationnement gratuit sur voirie alors que le stationnement payant est sous-utilisé. Par ailleurs, un tiers des habitants de la communauté d'agglomération et de la CC Sud Côte Chalonnaise affirme ne « jamais trouver de place » de stationnement lorsqu'ils se rendent sur Chalon-sur-Saône en voiture (35 % disent trouver « difficilement » et 24 % trouve « facilement même s'il faut marcher un peu »). Aucune étude permettant d'évaluer l'utilisation de l'offre de stationnement n'existe sur Le Creusot et Montceau-les-Mines.

(6) RCEA : N80 de Chalon-sur-Saône à Montchanin et N70 ensuite jusqu'à Paray-le-Monial



Principales voies routières du territoire d'étude

Source : IGN



Temps d'accès au pôle le plus proche

Source : Here, 2014

Le stationnement en gare est aussi un levier clé. Les gares du territoire (une quinzaine) possèdent toutes des places de stationnement plus ou moins aménagées et gratuites hormis la gare de Chalon-sur-Saône. L'offre à proximité immédiate de la gare de Chalon-sur-Saône n'est pas conséquente (une vingtaine de places payantes sur la place Pierre Semard) mais il suffit de s'éloigner de quelques dizaines de mètres notamment vers la gare routière pour trouver du stationnement gratuit particulièrement utilisé. Conformément à l'image de la politique de stationnement pratiquée dans la communauté urbaine, le stationnement en gare de Montceau-les-Mines et du Creusot est gratuit (une cinquantaine de places à proximité immédiate). Au Creusot, la présence d'un centre commercial en face de la gare s'accompagne évidemment d'un grand parking. Les autres gares TER, situées dans des zones moins denses, bénéficient d'un stationnement suffisant et quelques fois peu matérialisé. Aux abords de la gare TGV, le stationnement en intégralité gratuit est devenu plutôt anarchique avec le temps. Aujourd'hui, les extensions successives du parking portent sa capacité à près de 900 places. Des projets de réaménagement de cette zone (parvis, raccordement aux voies TER et déplacement de la gare TER de Montchanin, tram-train...) permettraient de limiter l'étalement des parkings.

Par ailleurs, la CA Chalon – Val de Bourgogne a mis en place trois parkings relais permettant aux usagers de déposer leur voiture sur des parkings gratuits, éclairés et un minimum sécurisés en périphérie du centre-ville et d'accéder à celui-ci par les transports collectifs. Ce principe, comme dans beaucoup de villes françaises, semble rester théorique en partie à cause de la faible desserte par les transports collectifs, d'une offre de stationnement conséquente en centre-ville et des comportements des usagers. L'Entente intercommunale entre la CA Chalon – Val de Bourgogne et la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines a permis de mettre en place un autre type de parkings plus efficace : les parkings de covoiturage. Il en existe déjà six, principalement le long de la RCEA (à Gévelard, à Saint-Vallier, à Montceau-les-Mines, à Montchanin, à Saint-Rémy et à Torcy – soit près de 300 places aménagées) et le recensement des aires de covoiturage aménagées et « sauvages » effectué par le Conseil général de Saône-et-Loire permettra sans doute de réaliser de nouveaux aménagements.

Enfin, dans un contexte où l'Etat souhaite augmenter le nombre de véhicules électriques en circulation, il est évident que le territoire est pour le moment faiblement équipé en bornes de recharge. Le Conseil régional de Bourgogne a réalisé en 2014 un recensement de toutes les bornes de recharge existantes sur la région.

### 3.1.2. L'équipement des ménages

Régions et départements	Essence (y compris hybride)			Gazole		Bicarburant - GPL		Electricité Total	Non dét. Total	Total
	<6 CV	6 à 7 CV	8 CV et +	<6 CV	6 CV et +	<6 CV	6 CV et +			
Côte-d'Or	50 675	37 064	12 336	63 200	99 214	386	381	8	128	263 842
Nièvre	20 855	14 966	4 297	27 406	41 786	124	378	1	74	109 887
Saône-et-Loire	54 467	42 232	12 461	67 932	109 212	342	803	9	127	287 585
Yonne	28 257	22 784	7 689	43 234	70 299	277	785	2	63	173 390
<b>Bourgogne</b>	<b>154 254</b>	<b>117 046</b>	<b>36 783</b>	<b>201 772</b>	<b>320 511</b>	<b>1 129</b>	<b>2 797</b>	<b>20</b>	<b>392</b>	<b>384 704</b>

Parc au 1<sup>er</sup> janvier 2010 des voitures particulières de moins de 15 ans

Source : SOES, fichier central des automobilistes

Au 1<sup>er</sup> janvier 2010, le parc de voitures particulières de moins de 15 ans en circulation est estimé à 287 585 véhicules au niveau du département ; en augmentation continue depuis très longtemps malgré la récente diminution du nombre d'immatriculation de voitures neuves par année. Les véhicules diesel représentent 62 % du parc des véhicules de moins de 15 ans alors que les véhicules essence n'en représentent que 38 %.

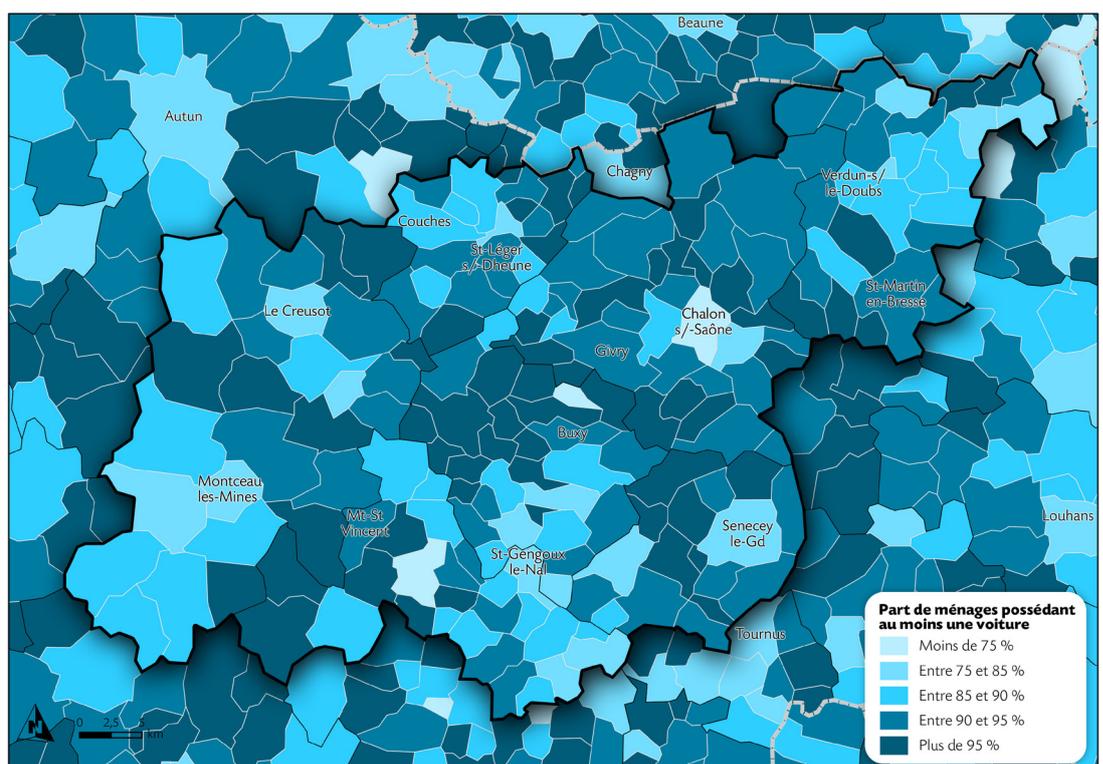
Localement, ce parc de voitures n'est pas réparti de manière homogène. Alors que plus de 35 000 ménages de Saône-et-Loire sont dépourvus de voiture à domicile, près de 85 000 ménages possèdent au moins deux voitures. La possession d'une voiture est en revanche presque systématique pour les habitants des communautés de communes où la dépendance à l'automobile est importante. En général, plus une commune est urbaine, moins la population est équipée en voiture. Le recensement de la population comptabilise, en moyenne, environ 74 voitures pour 100 habitants de Saône-et-Loire. Alors que ces

voitures passent 95 % de leur temps en stationnement d'après le CEREMA, les pratiques d'autopartage restent aujourd'hui à la marge. Quelques réflexions entre le Conseil régional et la CA Chalon – Val de Bourgogne sont en cours.

Zone de résidence	Ménages non motorisés	Ménages possédant au moins deux voitures	Équipement par habitant
CA Chalon - Val de Bourgogne	17%	35%	0,71
- Chalon-sur-Saône	26%	17%	0,60
CC Sud Côte Chalonnaise	7%	52%	0,82
CC des Monts et des Vignes	9%	49%	0,80
CC Saône Doubs Bresse	9%	53%	0,83
CC Entre Saone et Grosne	10%	50%	0,81
CC Entre la Grosne et le Mont Saint-Vincent	13%	42%	0,74
SCoT du Chalonnais	15%	40%	0,74
CU Le Creusot - Montceau-les-Mines	17%	35%	0,70
- Le Creusot	24%	22%	0,61
- Montceau-les-Mines	21%	25%	0,65
Saône-et-Loire	14%	39%	0,74
Bourgogne	16%	37%	0,72

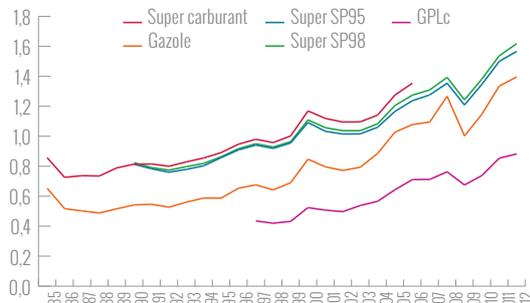
**Motorisation et équipement automobile**

Source : Insee, recensement de la population 2011



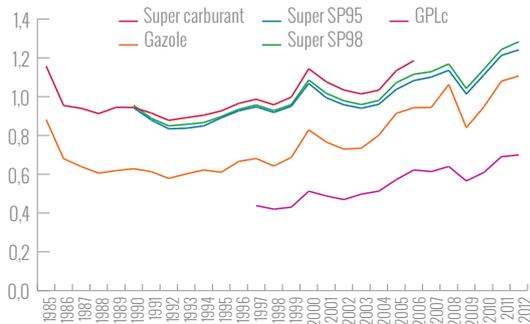
**Taux de motorisation des ménages**

Source : Insee, recensement population 2011



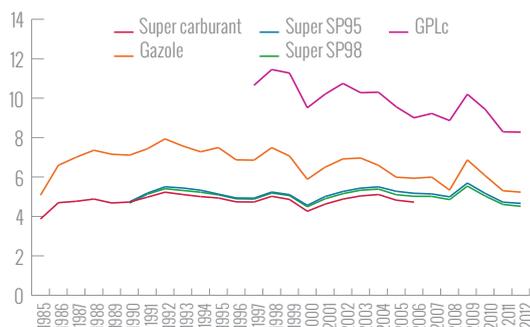
Prix (en euros) toutes taxes comprises des carburants à la pompe entre 1985 et 2012

Source : Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie



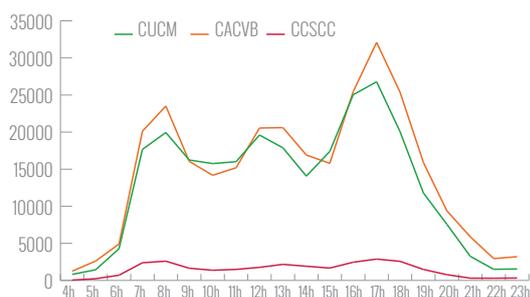
Prix toutes taxes comprises des carburants en euro constant entre 1985 et 2012

Source : Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, Insee (coefficient de transformation)



Nombre de litres pouvant être achetés après une heure de travail entre 1985 et 2012

Source : Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, Insee, législation sociale



Répartition horaire des voitures en circulation des habitants des territoires concernés

Source : EDVM Le Creusot - Montceau-les-Mines 2012 et EDVM Chalons-Val de Bourgogne 2014

### 3.1.3. Les pratiques

La hausse du prix des carburants évoquée ces dernières années nécessite quelques précisions et surtout une certaine modération. Certes la hausse des prix à la pompe n'est pas contestable. En revanche, en prenant en compte l'inflation, la hausse est plus modérée. De plus, le salaire horaire net minimum a plus que doublé depuis 1985 et a en partie compensé la hausse des prix. De nombreuses analyses prévoient une hausse des prix durant les prochaines années dues à de nombreux facteurs (forte demande, raréfaction de ressources facilement exploitables, instabilité politique des pays pétroliers, augmentation des taxes...). En termes de consommation, avec une augmentation des taxes sur le gazole annoncée par le gouvernement pour le budget 2015, la France connaîtra peut-être un léger rééquilibrage entre les véhicules essence et les véhicules diesel.

Durant les années 2000, la consommation de gazole a légèrement augmenté et celle de sans plomb a diminué en France. En Saône-et-Loire, la consommation de gazole est restée relativement stable (entre 480 000 et 500 000 m<sup>3</sup>) alors que la consommation de sans plomb a diminué (de 180 000 à 110 000 m<sup>3</sup>). Même s'il sera sûrement impossible d'isoler la consommation d'électricité dédiée aux transports de celle des autres usages, l'Etat s'est engagé à développer dans le cadre de la « transition énergétique » cette énergie dans le monde des transports.

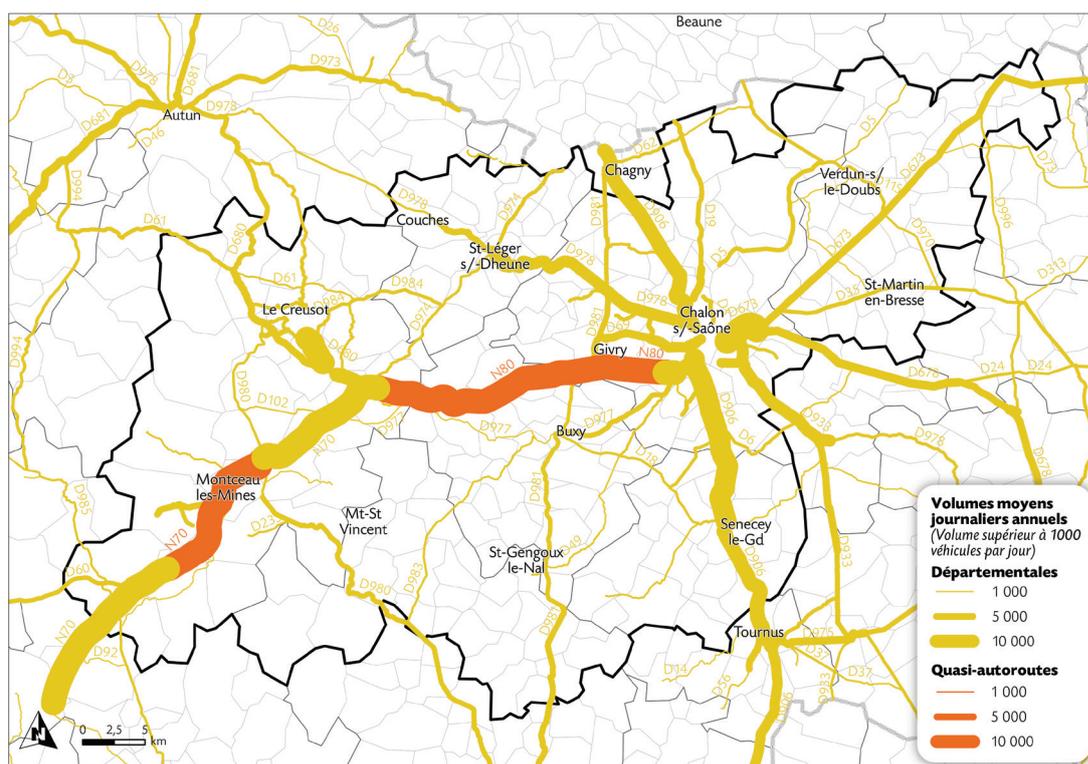
Une des manières d'aborder la transition énergétique est de limiter les consommations d'énergie. La hausse des prix des carburants à la pompe n'a pas vraiment encouragé les Chalonnais à se tourner vers les transports en commun d'après l'enquête déplacements villes moyennes. La solution semble davantage passer par le développement de pratiques alternatives (covoiturage, modes actifs etc.) ou de non mobilité (télétravail...) aujourd'hui peu développées sur le territoire.

La mobilité de la société est en partie rythmée par les actifs et leur travail. Ainsi, chaque ville connaît des pics de trafic aux heures de début et de journée de travail. Néanmoins, le réseau routier du territoire d'étude subit peu de saturation, hormis à certaines entrées de la ville de Chalon-sur-Saône. En effet, les flux de transit d'est en ouest (et inversement) s'accompagnent des flux domicile-travail en direction de Chalon-sur-Saône. Quelques ralentissements peuvent ainsi se produire à la jonction entre la N80 et l'A6, et sur les traversées de la Saône.

Le trafic est conséquent sur les axes nationaux du territoire et aux abords de Chalon-sur-Saône. L'A6 draine plus de 50 000 véhicules par jour en moyenne, tandis qu'il est dénombré près de 20 000 véhicules par jour sur la N80 et la N70. Un trafic équivalent est comptabilisé sur la D673 et la D5A à Saint-Marcel. La liaison départementale (D906) parallèle à l'A6 est un peu moins fréquentée : 10 000 véhicules au nord de Chalon-sur-Saône et 15 000 au sud

de Chalon-sur-Saône sur la commune de Lux par exemple. Sur la communauté urbaine, la D680 qui relie Le Creusot à la RCEA est particulièrement fréquentée (près de 18 000 véhicules par jour) mais ne semble pas montrer de signe de saturation.

Ces flux conséquents sont généralement effectués en solo d'après les EDVM du territoire. Le taux de remplissage des voitures lors des déplacements (tous motifs confondus) des habitants de la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines s'élève en moyenne à 1,34 personne par véhicule, 1,38 personne par véhicule pour les habitants de la CA Chalon – Val de Bourgogne et 1,40 personne par véhicule pour les habitants de la CC Sud Côte Chalonnaise. Le covoiturage est pourtant encouragé par les acteurs publics de tous les échelons. L'Etat demande à ce qu'il soit pris en compte dans les documents de planification<sup>7</sup>. Le Conseil régional a mis en place une plateforme de mise en relation des particuliers : Mobigo. Contrairement aux plateformes privées,



Principaux trafics routiers sur les réseaux départemental et national (non concédé)

Source : Conseil général 71 et CEREMA

(7) Article L1214-2 du Code des Transports : <http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000023086200&cidTexte=LEGITEXT000023086525&dateTexte=20101202>

l'objectif visé est le covoiturage régulier (domicile-travail) et moins l'occasionnel longue distance. Le Conseil général participe au financement d'aires de covoiturage et élabore un schéma départemental qui sera ensuite communiqué au Conseil régional pour être mis en ligne sur la plateforme. Les collectivités territoriales ont aménagé des aires de leur côté ou en concertation comme la communauté d'agglomération et la communauté urbaine. Plusieurs parkings ont ainsi été matérialisés et font apparaître les logos des deux intercommunalités pour favoriser les échanges en covoiturage. Des réflexions sont en cours pour continuer dans cette direction. Par exemple, une aire pourrait être aménagée

le long de la RCEA à Saint-Désert sur une zone déjà utilisée par des covoitureurs. Les quelques chiffres que peut recueillir le Conseil régional via sa plateforme Mobigo montrent que le nombre de demandes en tant que passager ou conducteur reste relativement faible. Au début du mois de juin 2014 par exemple, 80 offres de conducteur et 95 demandes de passager étaient recensées sur le territoire (l'origine concernait le territoire). Les villes centres sont logiquement davantage citées (lieux d'emplois et de services). L'enquête déplacements villes moyennes de la CA Chalons – Val de Bourgogne montre qu'une grande majorité (87 %) d'habitants ne connaît pas la plateforme Mobigo...

## 3.2. La marche et le vélo

### 3.2.1. Les infrastructures

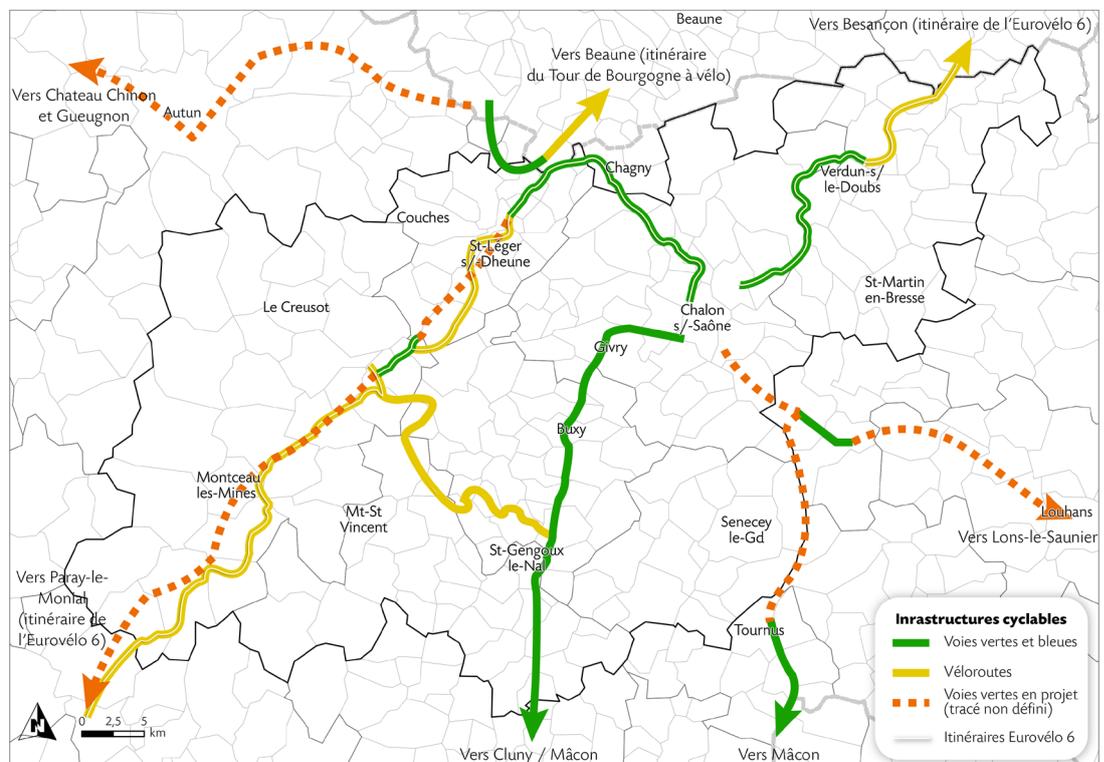
Les modes actifs (marche et vélo) sont peu analysés sur le territoire. La marche comme le vélo ont longtemps été délaissés par les politiques. Les piétons disposent de quelques zones piétonnes notamment à Montceau-les-Mines et Chalons-sur-Saône. En matière de vélo, des démarches de recensement des infrastructures cyclables ont été entreprises récemment. En 2010, chacune de leur côté, les deux grandes agglomérations ont réalisées un schéma directeur cyclable (non approuvé sur la communauté urbaine). Dernièrement, la CA Chalons – Val de Bourgogne a établi un état des lieux des infrastructures sur son territoire. Ces infrastructures « urbaines » complètent un réseau de voies vertes à vocation touristique particulièrement développé autour de Chalons-sur-Saône (notamment l'Eurovélo 6 qui traverse l'Europe d'est en ouest). Le jalonnement au sein de cette ville a d'ailleurs été prévu pour orienter les cyclistes d'une voie verte à une autre.

D'une manière plus globale, la réduction généralisée des vitesses de circulation en ville, encouragée officiellement par l'Etat depuis la publication du Plan d'actions pour les mobilités actives<sup>(8)</sup>, favorise la pratique des modes actifs. D'après les données routières de Here (base de données semblable à celle utilisée par Via-Michelin, Mappy et Google Maps), la part des zones de circulation apaisée (zone piétonne, zone de rencontre et zone 30) au Creusot, à Montceau-les-Mines et à Chalons-sur-Saône est relativement faible. Sans restreindre l'analyse strictement aux limitations légales de vitesse, les automobilistes semblent rouler à moins de 30 km/h sur 9 % du linéaire de voirie publique (hors chemin) du territoire d'étude d'après les données Here. En parallèle, 39 % du linéaire de voirie publique (hors chemin) permet aux automobilistes de rouler entre 30 et 50 km/h. Le potentiel de zones de circulation apaisée semble, à première vue, important.

(8) Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (2014) Dossier de presse – Plans d'actions pour les mobilités actives (PAMA) : la marche et le vélo. Paris, 34p. [En ligne] consulté le 18/11/2014 : [http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DP\\_-\\_mobilites\\_actives\\_-\\_05-03-14.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DP_-_mobilites_actives_-_05-03-14.pdf)

L'offre en termes de voirie est complétée par le stationnement qui n'a fait l'objet d'aucune véritable étude de recensement. Néanmoins, chaque gare, hormis la gare TGV Le Creusot – Montceau-les-Mines – Montchanin, est équipée de stationnements vélo. Aucune ne dispose d'un stationnement sécurisé mais Génelard, Montceau-les-Mines, Montchanin, Rully et Fontaines-Mercurey disposent de stationnements abrités.

Enfin, une offre de vélos en libre-service et de location de vélos par la collectivité s'est développée sur la CA Chalon – Val de Bourgogne. 12 stations pour 150 vélos ont été réparties sur l'unité urbaine de Chalon-sur-Saône depuis 2013.



Infrastructures cyclables à vocation touristique

Source : Conseil général 71

**QUELLES INCITATIONS?**

Alors que les déplacements domicile-travail en voiture sont déductibles des impôts sur le revenu, les déplacements domicile-travail à vélo ou à pied ne sont pas déductibles. Le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte tend à apporter quelques modifications. L'un des amendements votés par l'Assemblée nationale prévoit également que les employeurs pourront, s'ils le souhaitent, verser une indemnité kilométrique vélo à leurs salariés qui pédalent pour se rendre sur leur lieu de travail. Le montant de cette indemnité sera fixé par décret et celle-ci sera exonérée de cotisations sociales<sup>9</sup>.

Les plans de déplacements entreprises permettent à la collectivité et aux entreprises de mieux maîtriser les flux domicile-travail grâce à une meilleure connaissance de ceux-ci et une adaptation de l'offre en transport. Peu d'initiatives de ce genre sont recensées sur le territoire même si des démarches de la part des collectivités (notamment de la communauté urbaine et de la communauté d'agglomération) sont en cours pour sensibiliser les entreprises. Selon les entreprises et les salariés, les actions à mettre en place pour faciliter des reports modaux sont nombreuses.

(9) Projet de loi relatif à la transition énergétique pour une croissance verte : <http://www.assemblee-nationale.fr/14/ta/ta0412.asp>

### 3.2.2. Les pratiques

La marche, pourtant naturelle et principal mode de transport de nos ancêtres, a fortement diminué d'après les enquêtes nationales déplacements : de 34 % en 1982 à 22 % en 2008 des déplacements quotidiens des Français. Les habitants de la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines effectuent 19 % de leurs déplacements à pied, 26 % pour les habitants de la CA Chalon – Val de Bourgogne et 18 % pour ceux de la CC Sud Côte Chalonnaise.

Pour favoriser la marche dès le plus jeune âge, une expérimentation de pédibus avait été entreprise en 2011 sur la CA Chalon – Val de Bourgogne. Malgré les retours positifs, l'action n'a pas été renouvelée notamment par manque d'encadrants.

Bien que celle-ci ne puisse être mesurée en tant que telle, la pratique du vélo a elle aussi vraisemblablement baissé, comme le suggère les photos de sortie d'usine au milieu du XXe siècle... si on compare à la part modale aujourd'hui (2,6 % en France, 1,3 % sur la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines et 1,72 % sur la CA Chalon – Val de Bourgogne). En France, l'image du vélo est souvent considérée comme touristique plutôt qu'un mode de transport du quotidien, hormis peut-être dans certaines métropoles. Sur le territoire, les chiffres de fréquentation des voies vertes (même si elles ne sont pas réservées à un usage touristique) semblent confirmer cette image. L'Agence de Développement touristique et de Promotion du Territoire en Saône-et-Loire estime entre 570 000 et 750 000 usagers la fréquentation moyenne annuelle des voies vertes du département (en légère augmentation d'après les 14 compteurs installés sur les voies vertes et voies bleues).



*La sortie des usines d'Ambert dans les années 1940  
à Saint-Jean-de-Braye (45)*

Source : Comité des Sages de Saint-Jean-de-Braye

Les enquêtes déplacements villes moyennes apportent d'autres précisions. De la même façon que les politiques ont délaissé le vélo après la Seconde Guerre mondiale, les ménages du bassin minier semblent avoir fait de même. Plus de la moitié des ménages résidant dans la CU Le Creusot – Montceau-Mines ne possède pas de vélo. La CC Sud Côte Chalonnaise et la CA Chalon – Val de Bourgogne semblent mieux équipées (respectivement 77 % et 65 %). Aujourd'hui, les habitants de la communauté d'agglomération et de la CC Sud Côte Chalonnaise demandent davantage d'infrastructures cyclables dans et entre les communes pour utiliser leur vélo.

La faible utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens est ressentie dans la fréquentation des vélos en libre-service de la communauté d'agglomération, 4 529 locations ont été comptabilisées en 2013.

Par ailleurs, un service de vélo-école existe sur la communauté d'agglomération. Gérée par Vélo sur Saône (association d'usagers), ce service a bénéficié à 113 cyclistes urbains potentiels en 2013. Les enfants, à travers le périscolaire, et les salariés sont les principales cibles à ce jour. Le nombre de formations devrait continuer à croître dans les années à venir.

**LE VÉLO TOURISTIQUE:  
QUELLES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES?**

Si différentes études montrent que la Loire à Vélo permet davantage de retombées économiques directes que la partie de l'Eurovéloroute 6 de Bâle à la Saône-et-Loire (15 millions d'euros contre 12 millions sur l'itinéraire principal), les retombées sur la Saône-et-Loire ne sont pas négligeables. L'étude de clientèle, menée par Inddigo pour le compte notamment du Conseil général de Saône-et-Loire en 2009, montre que la fréquentation des voies vertes provient en majorité des excursionnistes (70 % des usagers). Les touristes (30 % des usagers), sans faire beaucoup de visites (musée, château...), dépensent davantage sur le territoire : 46,50 € par personne et par jour (hors frais de transport pour se rendre en Bourgogne). Le département dénombre, en outre, plus de 9 000 kilomètres de chemin de randonnée et plus de 5 000 kilomètres de balades vertes.

## 3.3. Les transports collectifs

### 3.3.1. Les infrastructures

Les transports collectifs concernent trois échelons administratifs. Le Conseil régional et le Conseil général sont en charge des dessertes interurbaines alors que la communauté urbaine et la communauté d'agglomération gèrent chacune un réseau de bus urbains sur leur territoire respectif. Aucune communauté de communes du territoire ne souhaite pour le moment devenir autorité organisatrice des transports de niveau 2, même si des réflexions sont en cours avec le Conseil général et si la CC Entre Saône et Grosne a mis en place un transport à la demande pour les personnes âgées les mercredis et vendredis matin sur son territoire.

L'offre de ces deux réseaux (Zoom pour la CA Chalons – Val de Bourgogne et MonRézo pour la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines<sup>10</sup>) apparaît relativement faible au regard de ce qui est fait dans les agglomérations de taille similaire en France<sup>11</sup>. Les agglomérations entre 100 000 et 200 000 habitants offrent en moyenne 29 kilomètres par habitant et les agglomérations entre 50 000 et 100 000 habitants offrent en moyenne 19 kilomètres par habitant. Les deux intercommunalités dépensent<sup>12</sup> par habitant davantage que les agglomérations similaires. La moyenne tous réseaux confondus s'élève à 108 euros par habitant (89 euros par habitant pour les agglomérations entre 100 000 et 200 000 habitants et 55 euros par habitant pour les agglomérations entre 50 000 et 100 000 habitants). En revanche, rapportées aux kilomètres parcourus, le réseau Zoom semble relativement peu cher. Au contraire, le réseau MonRézo reste assez cher (4,70 € en moyenne sur les agglomérations entre 100 000 et 300 000 habitants et 3,70 € en moyenne sur les agglomérations entre 50 000 et 100 000 habitants).

Les résultats de la communauté d'agglomération et de la communauté urbaine peuvent être relativisés. En effet, MonRézo est en réalité construit comme deux réseaux distincts autour des deux villes centres. Une ligne seulement permet de lier les deux bassins de vie. Il est donc difficile de comparer leurs résultats. De son côté le réseau Zoom est ici comparé aux agglomérations entre 100 000 et 200 000 habitants alors que la population de la communauté d'agglomération n'est que de 105 000 habitants...

Alors que la communauté urbaine ne dispose d'aucun service de transports urbains le dimanche et d'un service amoindri le samedi, la communauté d'agglomération ne limite le service que le dimanche, où seules la ligne à haut niveau de service et la ligne 23 circulent. Dans la même logique, l'amplitude horaire est un peu plus importante sur la communauté d'agglomération (de 6h à 21h pour Zoom et de 6h15 à 19h30 pour MonRézo). Les Creusotins et Montcelliens peuvent apprécier la vitesse commerciale de leur bus qui est au niveau des bus en site propre des grandes agglomérations (environ 23 km/h de moyenne). Le trafic plus important sur Chalons-sur-Saône a un impact négatif sur la vitesse commerciale de la communauté d'agglomération (environ 18 km/h de moyenne). Le plus dommageable étant la vitesse commerciale de la ligne à haut niveau de service qui n'atteint pas les 18 km/h de moyenne.

	CA Chalons Val de Bourgogne	CU Le Creusot Montceau-les-Mines
Kilomètres parcourus	2 938 805	1 468 228
Base de population sur les périmètres 2013	105 000	90 000
Kilomètres/habitant	27,9	16,4
Dépenses/habitant	106,86 €	60,55 €
Dépenses/kilomètre	3,82 €	4,15 €

Chiffres clés de l'offre en transports collectifs urbains en 2013

Source : rapports d'activité 2013 des deux réseaux

(10) La délégation de service publique de la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines arrive à échéance mi-2015. Le réseau sera intégralement repris pour l'adapter au mieux aux évolutions des dernières années.

(11) Les comparaisons proviennent des annuaires statistiques du CERTU et d'une publication du Groupement des autorités responsables de transport : CERTU (2014) Annuaire statistique Transports collectifs urbains 2014 (TCU) - évolution 2007-2012. Lyon, 521p. [En ligne] consulté le 22/10/2014 : [http://www.certu-catalogue.fr/catalog/product/view/id/1695/?\\_\\_SID=U&link=2844](http://www.certu-catalogue.fr/catalog/product/view/id/1695/?__SID=U&link=2844)

GART (2013) L'année 2011 des transports urbains. Paris, 48p. [En ligne] consulté le 22/10/2014 : [http://www.gart.org/S-informer/Nos-publications/L-annee-2011-des-transports-urbains/\(language\)/fre-FR](http://www.gart.org/S-informer/Nos-publications/L-annee-2011-des-transports-urbains/(language)/fre-FR)

(12) Les dépenses prises en compte équivalent aux charges d'exploitation du délégataire (hors revenus liés au contrat et aux recettes voyageurs).

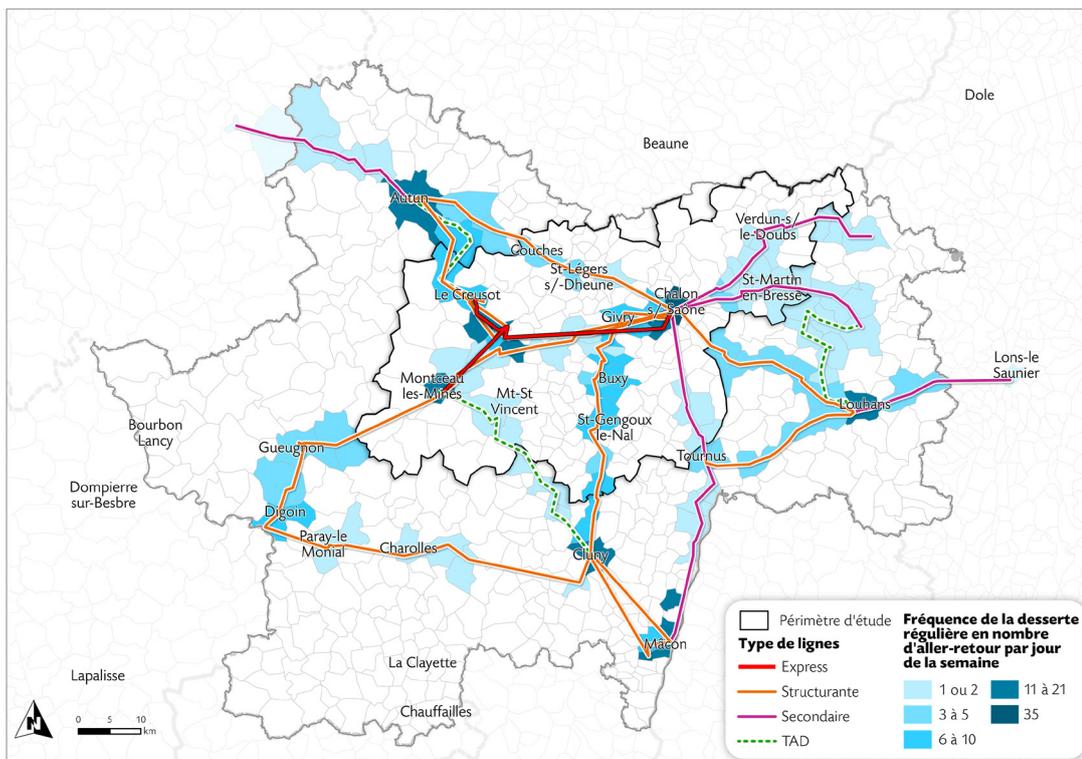
Le réseau de cars interurbains du Conseil général de Saône-et-Loire (Buscéphale) est centré sur Chalon-sur-Saône. Organisé selon une certaine hiérarchisation des lignes, les deux millions de kilomètres parcourus sont aux deux tiers réalisés par les lignes structurantes. Le choix de s'appuyer sur des lignes à fort potentiel permet de limiter les coûts par habitant et par kilomètre par rapport à un réseau urbain. Les lignes express ont vocation à relier les grands pôles du département entre eux si le réseau ferroviaire ne peut le faire de manière directe. Il est, par exemple, possible de rejoindre Chalon-sur-Saône depuis Le Creusot et Montceau-les-Mines en Buscéphale en une heure environ.

Les autres lignes ont un objectif d'aménagement du territoire en dehors des périmètres de transports urbains où résident la moitié de la population de Saône-et-Loire.

	Saône-et-Loire
Kilomètres parcourus	2 013 613
Base de population (hors PTU)	555 999
Kilomètres/habitant	0,8
Dépenses/habitant	8,67 €
Dépenses/kilomètre	10,41 €

*Chiffres clés de l'offre départementale en transports collectifs interurbains en 2013*

Source : rapports d'activité 2013 du réseau Buscéphale

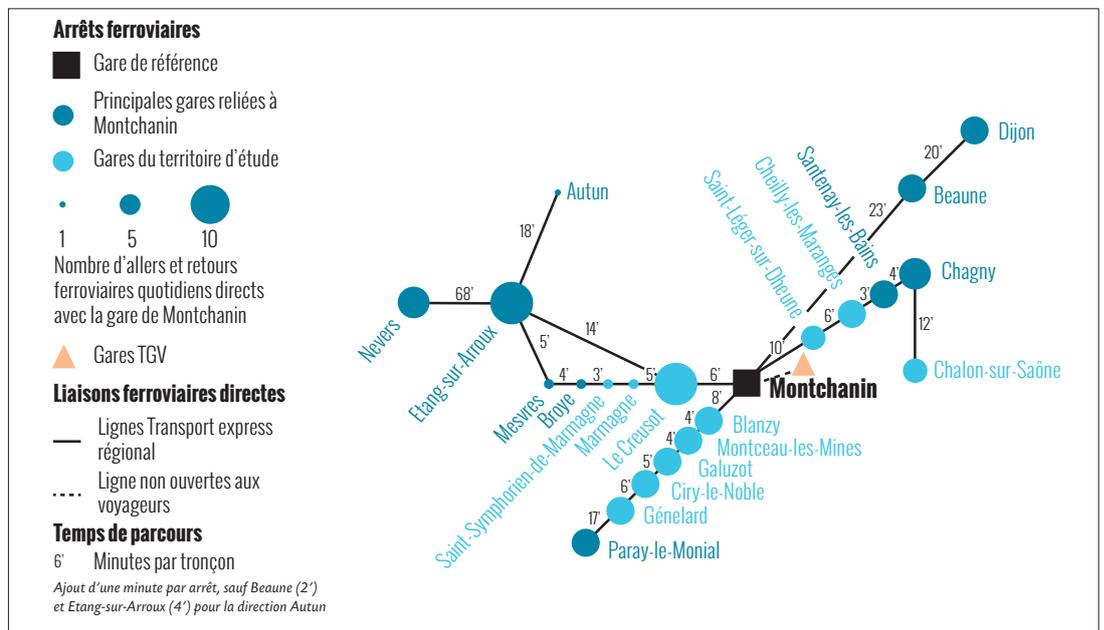


Desserte du réseau de cars départemental en 2014

Source : Conseil général 71

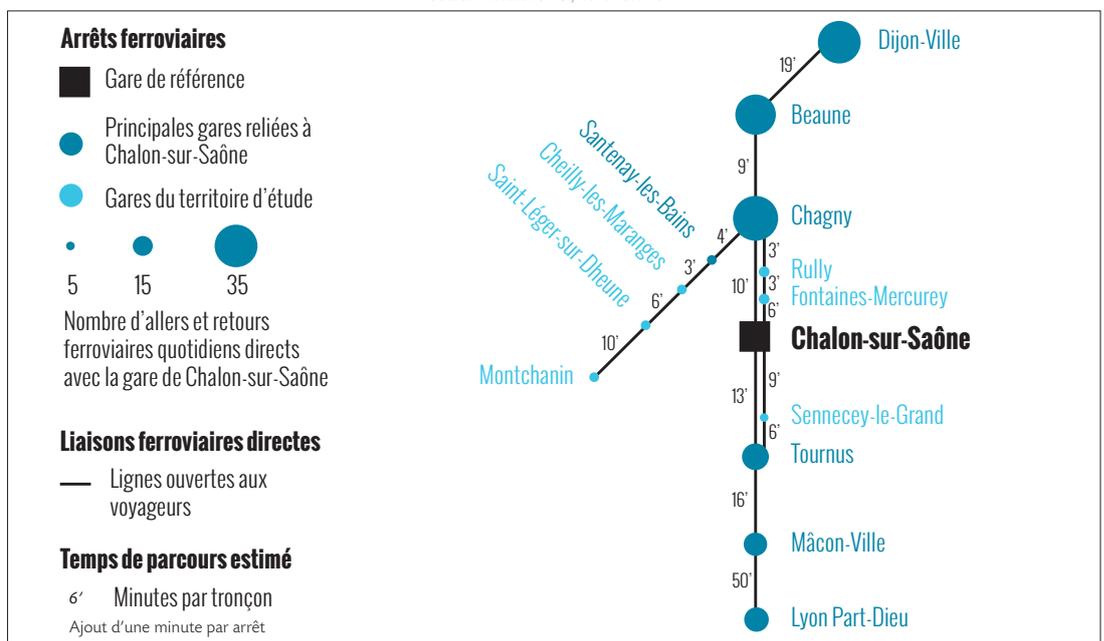
Enfin, le Conseil régional de Bourgogne est en charge du réseau de transport express régional, constitué de trains et de cars. Le territoire d'étude dispose notamment d'une desserte routière de la gare TGV Le Creusot – Montceau-les-Mines – Montchanin en lien avec la région Rhône-Alpes (ligne Roanne – Gare TGV en passant par Marcigny, Paray-le-Monial et Montchanin en Bourgogne). Le reste ne concerne que les trains avec une quinzaine

de gares sur le territoire d'étude. Le service offert (guichet, distributeur de billets, annonces audio...) dépend de l'importance de la gare. Par ailleurs, diverses adaptations avec les autres réseaux existent comme des tickets combinés avec le Buscéphale permettant d'assurer les correspondances même en cas de retard, une tarification au prix du réseau urbain sur les gares de la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines, etc.



Desserte ferroviaire de la gare de Montchanin

Source : horaires SNCF, novembre 2014

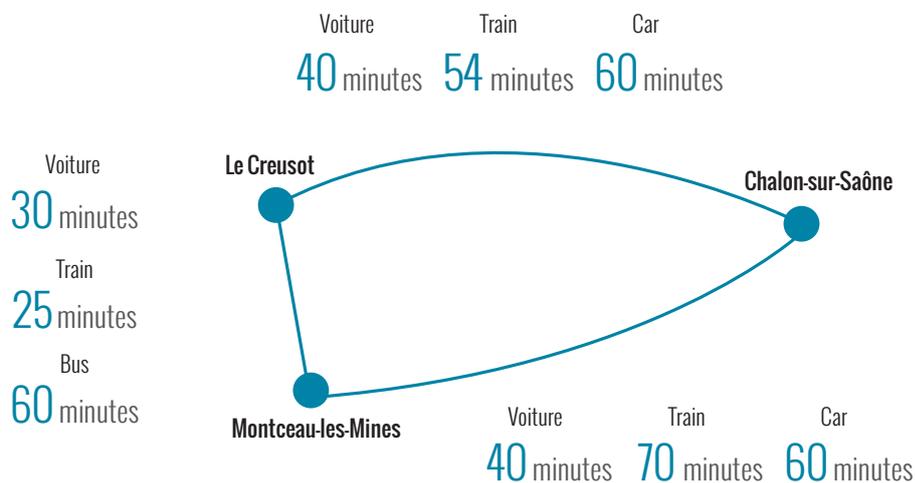


Desserte ferroviaire de la gare de Chalon-sur-Saône

Source : horaires SNCF, novembre 2014

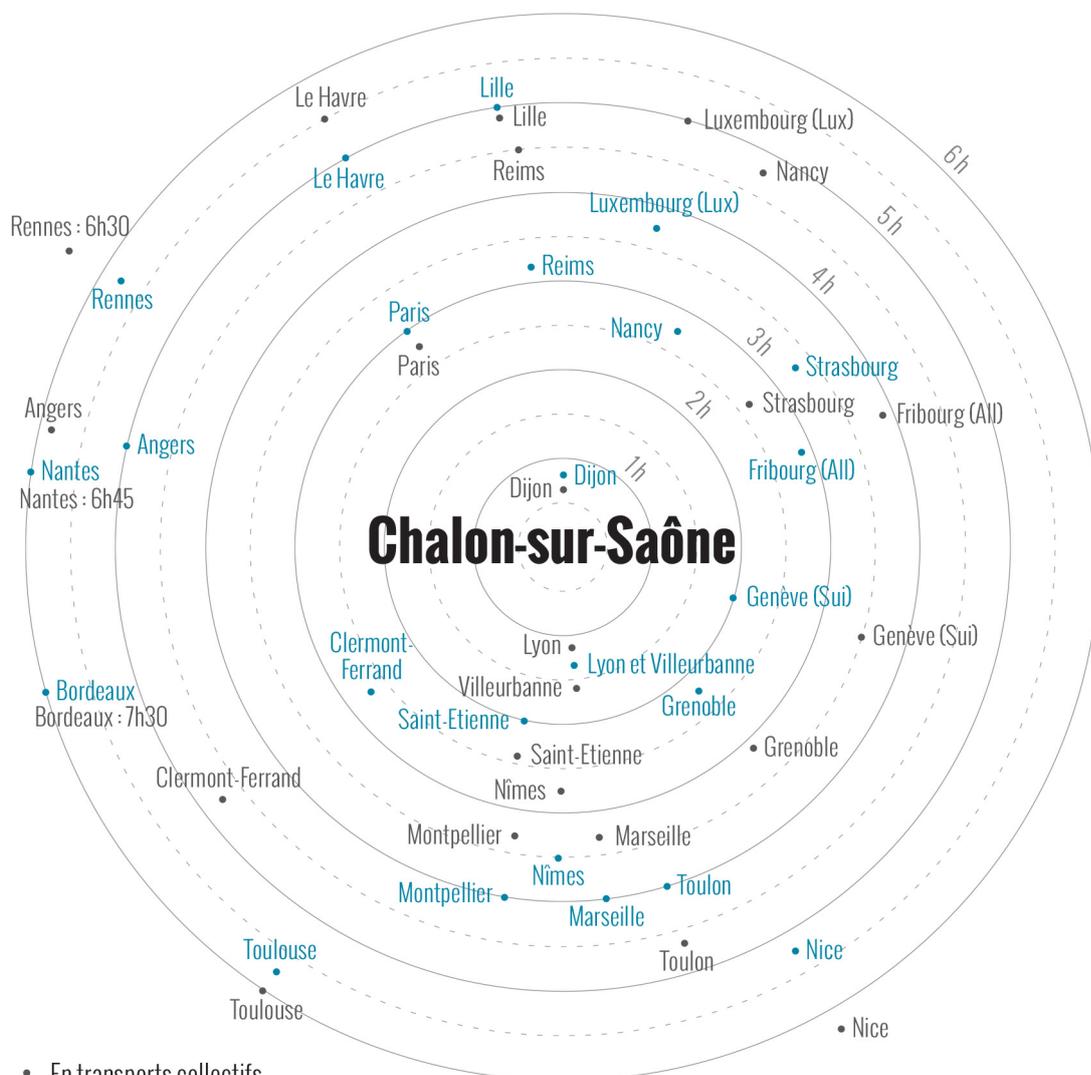
L'analyse des temps de parcours montre les handicaps des transports collectifs locaux par rapport à la voiture. Seule la liaison entre Le Creusot et Montceau-les-Mines est plus rapide en train qu'en voiture. Pourtant, ce trajet ferroviaire nécessite une correspondance en gare de Montchanin. Une liaison directe permettrait d'être davantage concurrentielle à la voiture. La même correspondance est nécessaire entre la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines et Chalon-sur-Saône. De

plus, ce trajet passe par Chagny alors que la route apparaît plus directe par la N80 (plus de 60 kilomètres entre Montceau-les-Mines par la voie ferrée contre moins de 50 kilomètres par la route...). Les liaisons en cars Buscéphale entre Chalon-sur-Saône et la communauté urbaine effectuent quant à elles des arrêts, notamment à la gare TGV Le Creusot – Montceau-les-Mines – Montchanin ajoutant quelques minutes.



Temps de parcours de gare à gare entre les trois villes centres du territoire

Source : Via Michelin, SNCF, Buscéphale et MonRézo



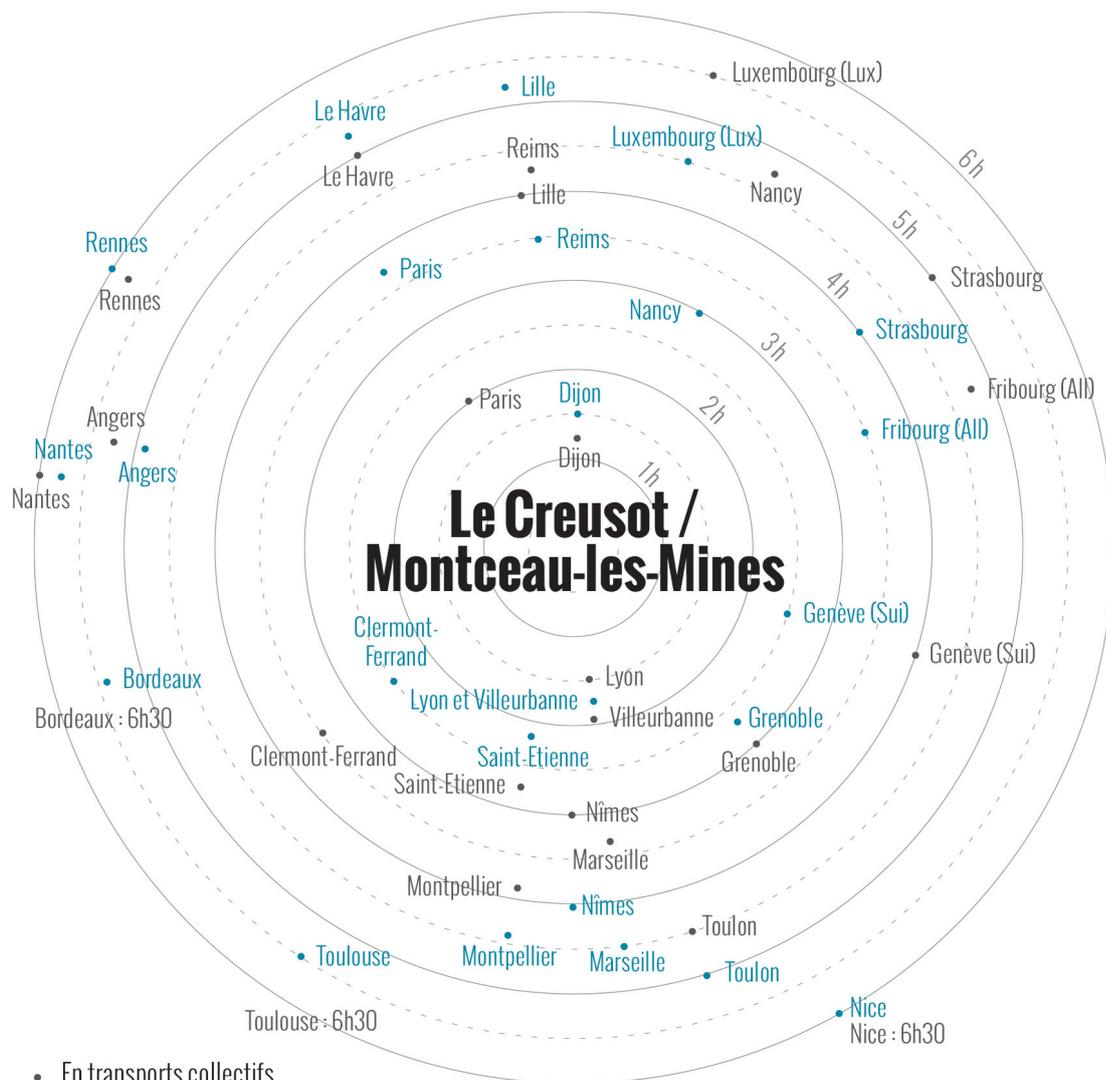
- En transports collectifs
- En automobile

Les temps de parcours sont des moyennes simplifiées

Source : Google maps, SNCF (février 2014)

# Accessibilité

Chalon sur Saône  
Le Creusot  
Montceau-les-Mines



- En transports collectifs
- En automobile

Les temps de parcours sont des moyennes simplifiées

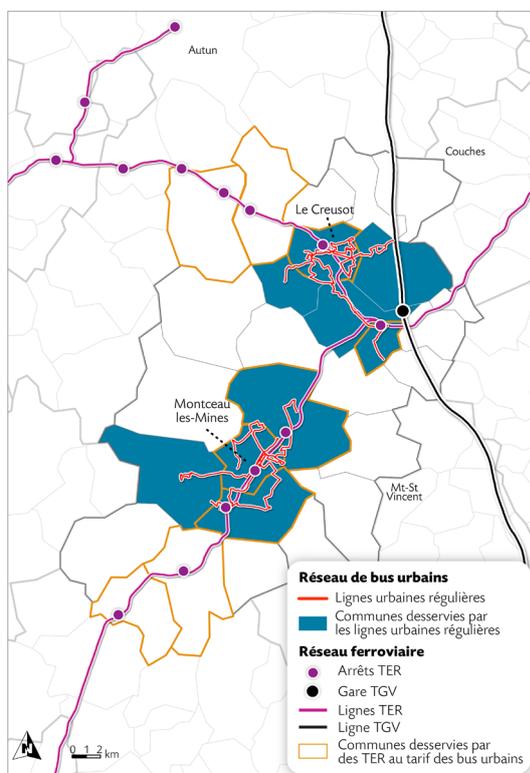
Source : Google maps, SNCF (novembre 2014)

Par ailleurs et d'un point de vue national, les gares de Chalon-sur-Saône et TGV Le Creusot – Montceau-les-Mines – Montchanin sont considérées par la SNCF comme des gares grandes lignes. Elles permettent ainsi de rejoindre d'importants pôles nationaux rapidement par des liaisons directes et/ou par des lignes à grande vitesse. Ainsi, Paris, Lyon et Dijon sont particulièrement proches. L'Alsace apparaît plutôt accessible pour les Chalonnais grâce aux liaisons directes Strasbourg –

Marseille passant par Chalon-sur-Saône et utilisant notamment la ligne à grande vitesse Rhin – Rhône. Le fer est plus rapide que la route pour rejoindre les grandes villes du sud, sud-est de la France (hormis Toulon pour les Chalonnais et Nice). En revanche, les traversées d'est en ouest historiquement « oubliées » restent compliquées par le fer et la route. Les villes de la côte Atlantique sont à plus de cinq heures de trajet.

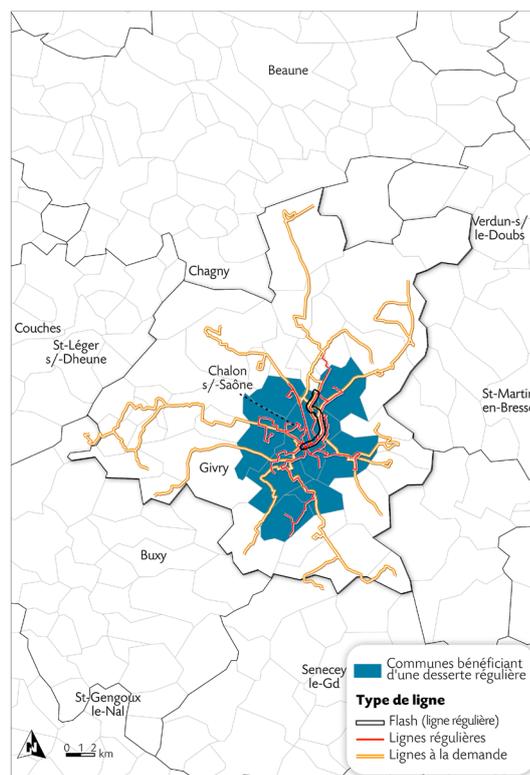
### 3.3.2. Qui en profite ?

Chaque réseau de transports collectifs est bien entendu utilisable par tous mais leur organisation relève de choix techniques et politiques qui visent à desservir une partie précise de la population. Les réseaux de bus urbains du territoire (Zoom et MonRézo) desservent toutes les communes de leur intercommunalité respective. Néanmoins, dans les faits, seules huit communes de la CA Chalon – Val de Bourgogne et neuf communes de la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines disposent de lignes régulières. Le train étant accessible au même tarif que les bus urbains sur la communauté urbaine, quatre communes peuvent être ajoutées comme disposant d'une desserte urbaine : Gévelard, Ciry-le-Noble, Marmagne et Saint-Symphorien-de-Marmagne.



Transports collectifs urbains de la CU Le Creusot - Montceau-les-Mines

Source : CU Le Creusot - Montceau-les-Mines



Transports collectifs urbains de la CA Chalon - Val de Bourgogne

Source : CA Chalon-Val de Bourgogne

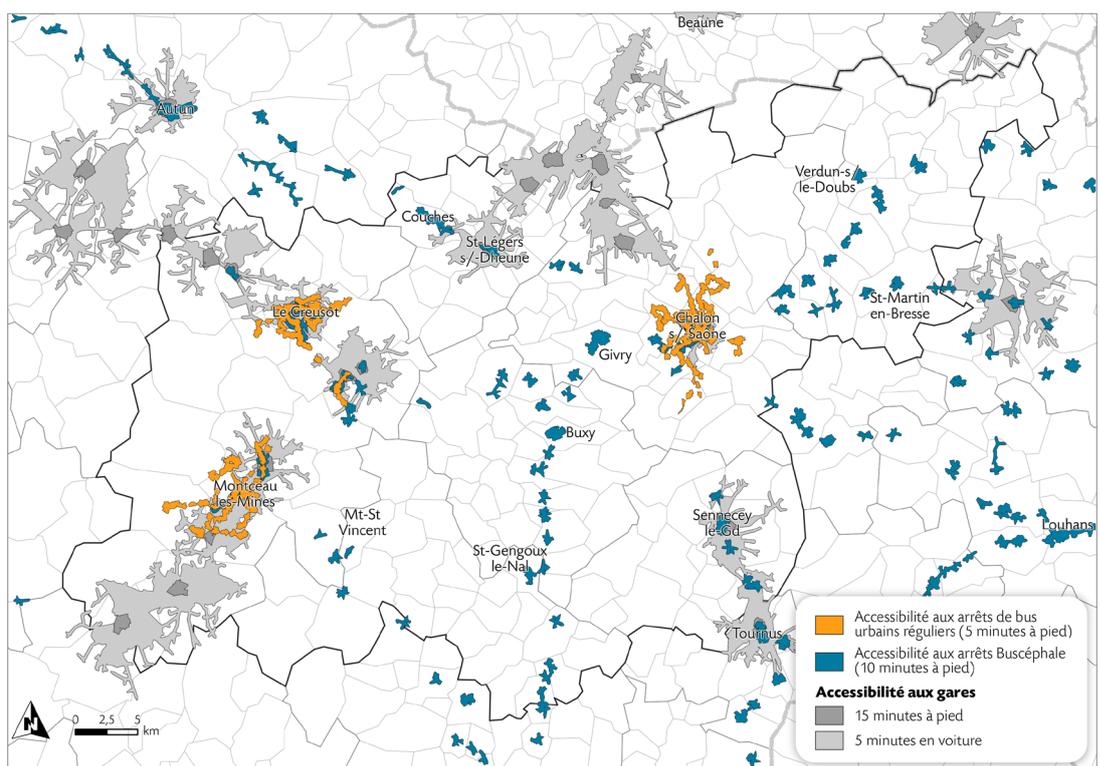
Plus précisément, 45 % de la population de la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines et 50 % de la population de la CA Chalon – Val de Bourgogne résident à moins de 300 mètres d'un arrêt de bus urbain. La proportion de population résidant à proximité d'une desserte ferroviaire (hors gare TGV) est similaire sur les deux principales intercommunalités.

Néanmoins, la répartition spatiale est plus homogène sur la communauté urbaine, du fait, du nombre de gares et de l'importance de Chalon-sur-Saône sur la communauté d'agglomération. D'une manière globale, près de la moitié de la population du territoire d'étude (49 %) réside à proximité piétonne d'un arrêt de transports collectifs. D'après l'enquête déplacements villes moyennes de la communauté d'agglomération, 60 % des ménages de cette intercommunalité considèrent être « assez bien desservis » (21 %), « bien desservis » (27 %) ou « très bien desservis » (12 %).

	Distance retenue	Territoire d'étude	CA Chalon - Val de Bourgogne	CU Le Creusot - Montceau les-Mines
Accessibilité des arrêts de transports collectifs urbains	5 minutes à pieds	37 %	46 %	47 %
Accessibilité des arrêts Buscéphale	10 minutes à pieds	20 %		
Accessibilité des gares	15 minutes à pieds	9 %	9 %	11 %
	5 minutes en voiture	42 %	31 %	67 %
Accessibilité piétonne à au moins un transport collectif		49 %	53 %	55 %

*Accessibilité aux transports collectifs du territoire: part de la population résidant à proximité des arrêts de transports collectifs*

Source : Insee données carroyées 2010, Conseil régional, Conseil général, CACVB et CUCM



Zones de desserte des transports collectifs locaux du territoire

Source : Here, 2011 et les différentes AOT

**LE TRANSPORT À LA DEMANDE**

Il existe différentes formes de transport à la demande (TAD) :

- Le porte à porte, très proche du taxi, où l'origine et la destination sont libres suivant des tranches horaires ;
- La desserte zonale qui consiste à prendre en charge au domicile pour une destination fixe (suivant des horaires prédéfinis ou pas) ;
- La ligne virtuelle où les arrêts définis ne sont desservis que lorsqu'il y a eu réservation.

Sur le territoire, le Conseil général de Saône-et-Loire et la CA Chalon – Val de Bourgogne proposent un service à la demande selon des lignes virtuelles tandis que la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines propose du TAD zonal pour rejoindre quelques lieux importants sur chaque bassin de vie.

### 3.3.3. La fréquentation

Au regard des parts modales des enquêtes déplacements locales, les transports collectifs sont peu utilisés par les habitants du territoire. 3 % des déplacements quotidiens (tous motifs) des habitants de la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines et 4 % des déplacements des habitants de la CA Chalon – Val de Bourgogne sont réalisés en transport collectif (tous réseaux confondus).

En ce qui concerne les transports collectifs urbains, les rapports d'activités des délégataires de services publics permettent de mieux connaître la fréquentation des bus. Alors que l'offre apparaît en-deçà de la moyenne française dans les agglomérations similaires, la fréquentation des réseaux chalonais et dans une moindre mesure du bassin minier semble encourageante. Les moyennes françaises montrent une grande différence entre les réseaux des PTU d'agglomération entre 100 000 et 200 000 habitants (62 voyages/habitant en moyenne) et les PTU plus petits entre 50 000 et 100 000 habitants (36 voyages/habitants). Le réseau Zoom se situe légèrement au-dessus et le réseau MonRézo légèrement en-dessous de leur moyenne nationale respective.

Néanmoins, ces chiffres globaux cachent quelques particularités. Le réseau de la CA Chalon – Val de Bourgogne est emprunté en grande majorité par des scolaires qui bénéficient d'abonnement annuel gratuit. Ainsi, plus de 80 % des voyages effectués sont gratuits pour ses usagers... La recette pour la collectivité est très faible (0,23 €). Sur la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines, le réseau touche également principalement des personnes captives (personnes n'ayant pas d'autre moyen de locomotion motorisé que les transports collectifs). Les nombreux détours des lignes du réseau et la politique de stationnement automobile pratiquée ne jouent pas en faveur des transports collectifs.

Par ailleurs, le transport à la demande est un service à la marge en termes de fréquentation des réseaux de bus urbains. Il est utilisé par peu d'habitants et pour relativement peu de voyages. L'exception provient des navettes TGV mises en place sur la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines qui ont attiré plus de 2 200 clients différents en 2013 pour plus de 25 000 courses (les voyages sur les quelques navettes régulières ne sont pas comptabilisés).

	CA Chalon Val de Bourgogne	CU Le Creusot Montceau-les-Mines
Nombre de voyages	7 238 625	2 574 300
Base de population sur les périmètres 2013	105 000	90 000
Voyages/habitant	68,8	28,7
Voyages/kilomètre (hors TAD)	3,4	2,0
Ratio recettes/dépenses	14,5 %	28,1 %
Répartition du coût par voyage	Collectivité : 1,33 € Usager : 0,23 €	1,52 € 0,59 €

#### Chiffres clés de la fréquentation des transports collectifs urbains en 2013

Source : rapports d'activité 2013 des deux réseaux

#### D'OÙ PROVIENT LE CHIFFRE DU NOMBRE DE VOYAGEURS ?

En l'absence de système billettique, le nombre de voyageurs est calculé à partir des recettes commerciales (vente de tickets et abonnements) et de coefficients multiplicateurs plutôt subjectifs, appelés « clés de mobilité ». Ces clés de mobilité sont censées prendre en compte les voyages effectués avec correspondance. Par exemple, un ticket vendu à l'unité compte pour 1,07 voyage sur le réseau Zoom et pour 1,10 voyage sur le réseau MonRézo. Cela signifie que respectivement sept personnes sur 100 et dix personnes sur 100 prennent une correspondance avec un même ticket. Les comparaisons entre réseaux sont donc très délicates.

Le réseau de transports collectifs interurbains du Conseil général (hors transport scolaire) est beaucoup moins fréquenté du fait de sa vocation de desserte de zones peu denses. Le nombre de voyages par habitant est par nature très faible. L'objectif social de desserte des espaces ruraux et le choix d'un tarif unique quelle que soit la distance parcourue rendent les transports départementaux extrêmement coûteux pour la collectivité. Si les lignes secondaires et à la demande ne semblent pas efficaces, les lignes express et quelques lignes structurantes apparaissent au contraire plutôt efficaces et voient leur fréquentation augmenter. La fréquentation des lignes express reliant Le Creusot et Montceau-les-Mines à Chalon-sur-Saône en passant par la gare TGV (près de 75 000 voyages également répartis entre la ligne 1, la ligne 2 et la ligne 1/2) a augmenté de près de 13 % entre 2012 et 2013. La ligne 7 entre Chalon-sur-Saône et Mâcon passant par Cluny, gérée par la société publique locale Sud Bourgogne Transport Mobilité, comptabilise près de 130 000 voyages en 2013. Son parcours, « plutôt touristique », est particulièrement utilisé l'été mais l'absence de système billettique, ne rend pas facile l'interprétation de ces chiffres. En effet, le parcours de cette ligne est très étendu (plus de 80 km) et la fréquentation peut être concentrée seulement sur une partie.

		Saône-et-Loire
Nombre de voyages	.....	386 400
Base de population	.....	555 999
Voyages/habitant	.....	0,7
Voyages/kilomètre (hors TAD)	.....	0,2
Ratio recettes/dépenses	.....	10,5
Répartition du coût par voyage	Collectivité :	11,16 €
	Usager :	1,31 €

*Chiffres clés de la fréquentation des transports collectifs interurbains en 2013*

Source : rapports d'activité 2013 du réseau Buscéphale

La fréquentation des TER est difficile à analyser. La SNCF ne transmet aux Conseils régionaux que des données partielles assez peu représentatives. Des comptages sont effectués par les contrôleurs à bord des trains sur des périodes définies qui permettent de connaître le nombre de montées et de descentes par gare. Les derniers comptages disponibles datent de janvier 2014. La fréquentation des gares reflète l'offre qui y est proposée et la situation géographique de la gare.

Les correspondances entre le réseau ferré et les réseaux de bus et cars sont facilités par la CU Le Creusot – Montceau-Mines et le Conseil général de Saône-et-Loire :

- la communauté urbaine, avec le Conseil régional de Bourgogne, a rendu accessible les dessertes ferroviaires de son périmètre au tarif du réseau urbain (soit 1,20 €) ;
- de son côté le Conseil général de Saône-et-Loire propose une tarification combinée car/TER et car/TGV. 6 405 titres de ce type ont été vendus en 2013.

Gare	Montées	Descentes
Chalon-sur-Saône .....	9 990 .....	9 071
Montchanin .....	2 873 .....	2 796
Le Creusot .....	1 012 .....	1 279
Montceau-les-Mines .....	542 .....	562
Fontaines-Mercurey .....	275 .....	251
Sennecey-le-Grand .....	256 .....	238
Rully .....	205 .....	158
Génelard .....	135 .....	189
Galuzot .....	116 .....	58
Marmagne-Gare .....	113 .....	38
Blanzay .....	91 .....	75
St-Symphorien-de-Marmagne .....	97 .....	36
St-Léger-sur-Dheune .....	77 .....	69
Ciry-le-Noble .....	52 .....	62
Cheilly-les-Maranges .....	41 .....	56

*Fréquentation sur une semaine de janvier  
(lundi au dimanche) des gares TER*

Source : rapports d'activité 2013 du réseau Buscéphale

# Un avenir en construction

---

Améliorer l'observation des modes actifs dans les années à venir.

Rééquilibrer les modes de déplacement entre eux en termes d'infrastructures et d'usages.

Des documents de planification touchant la mobilité en phase d'élaboration (Plans locaux d'urbanisme intercommunaux, Schéma de cohérence territoriale).

Des réseaux de transports publics arrivent à échéance et doivent être repensés (notamment sur la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines et pour le Conseil général 71).

Des formes d'utilisation différente de la voiture commencent à se développer (covoiturage, autopartage...).

Des réflexions mutualisées (sur le covoiturage entre la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines et la CA Chalon – Val de Bourgogne, sur l'autopartage entre le Conseil régional de Bourgogne et la CA Chalon – Val de Bourgogne...).

---



### Agence d'urbanisme Sud Bourgogne

ZA Coriolis - Rue Evariste Galois  
71 120 Torcy  
03 85 73 09 50 - ausb@ausb.org

Directeur de la publication: Philippe Baumel  
Directrice de l'agence: Anne-Michèle Donnet  
Rédaction: Florent Gallet

[www.ausb.org](http://www.ausb.org)

### Conception graphique

Thomas Ederle  
06 36 83 33 63

[thomas.ederle@outlook.fr](mailto:thomas.ederle@outlook.fr)

## PARTENAIRES DE L'AGENCE D'URBANISME SUD BOURGOGNE

