



PLUi et mobilités rurales durables

Communauté de Communes de Matour et sa Région



Légende

- zone d'accueil touristique
- équipement culturel
- zone d'activité
- limite de commune

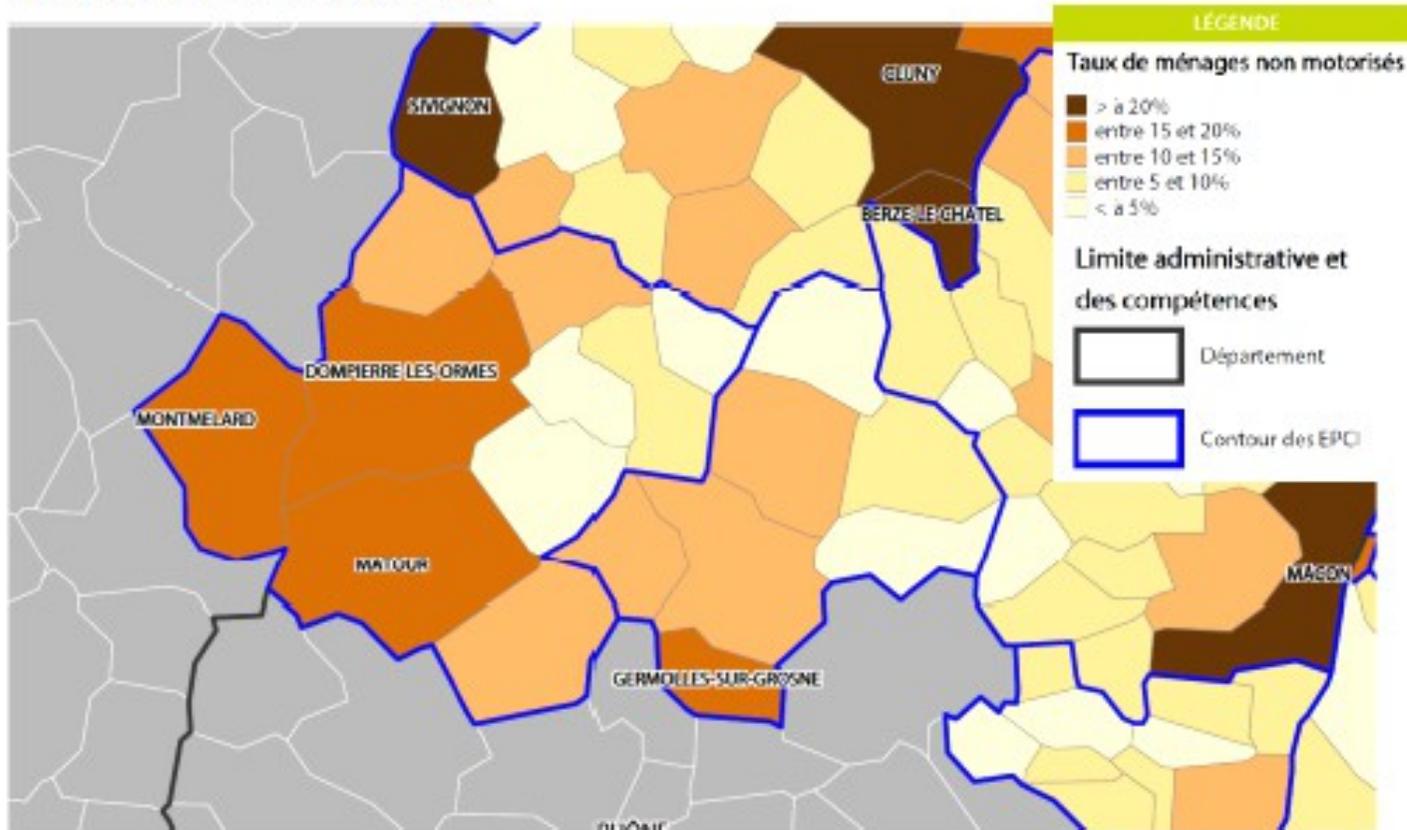
CART'AERO
 photographié et cartographié
 www.cartainfo.com 09 51 55 38 28
 édition 2012

- La Communauté de Communes de Matour et sa Région (CCMR) est un territoire labellisé « Territoire à Energie Positive Bourgogne (2013) » et « Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte (signature 12 juin 2015) »
- Dans ce cadre, une attention particulière est portée à la question de la mobilité, le secteur des transports représentant 25% des consommations énergétiques sur le territoire.
- Le territoire n'est plus desservi par les réseaux structurants de transports en commun (en dehors du transport scolaire) ce qui a contribué à isoler le territoire et à renforcer l'utilisation de la voiture individuelle, notamment pour les trajets vers Cluny ou Mâcon. La gare la plus proche est située à La Clayette, à 19km de Matour et permet de rejoindre Paray-le-Monial, Chauffailles et Lyon.
- Le territoire est traversé par la RCEA qui relie Mâcon à Paray-le-Monial, cet axe constitue une artère essentielle pour l'accessibilité de la CCMR (fréquentation : environ 12 000 véhicules/jour).

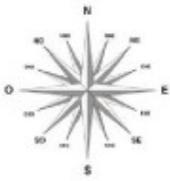
Le Diagnostic

La voiture individuelle représente 84% des trajets et 93% des consommations liées à la mobilité.

- Un taux de motorisation important



10% des ménages du territoire n'ont pas de voiture (données INSEE 2013).



Beauby (quartier de la gare)

--- Ligne de ramassage scolaire :
(ouverte au grand public sur demande et sous réserve de places)

● Arrêt ramassage scolaire

- Covoiturage ?
arrêts à lier avec les échangeurs

- Plan de déplacement d'entreprise (PDE) ?

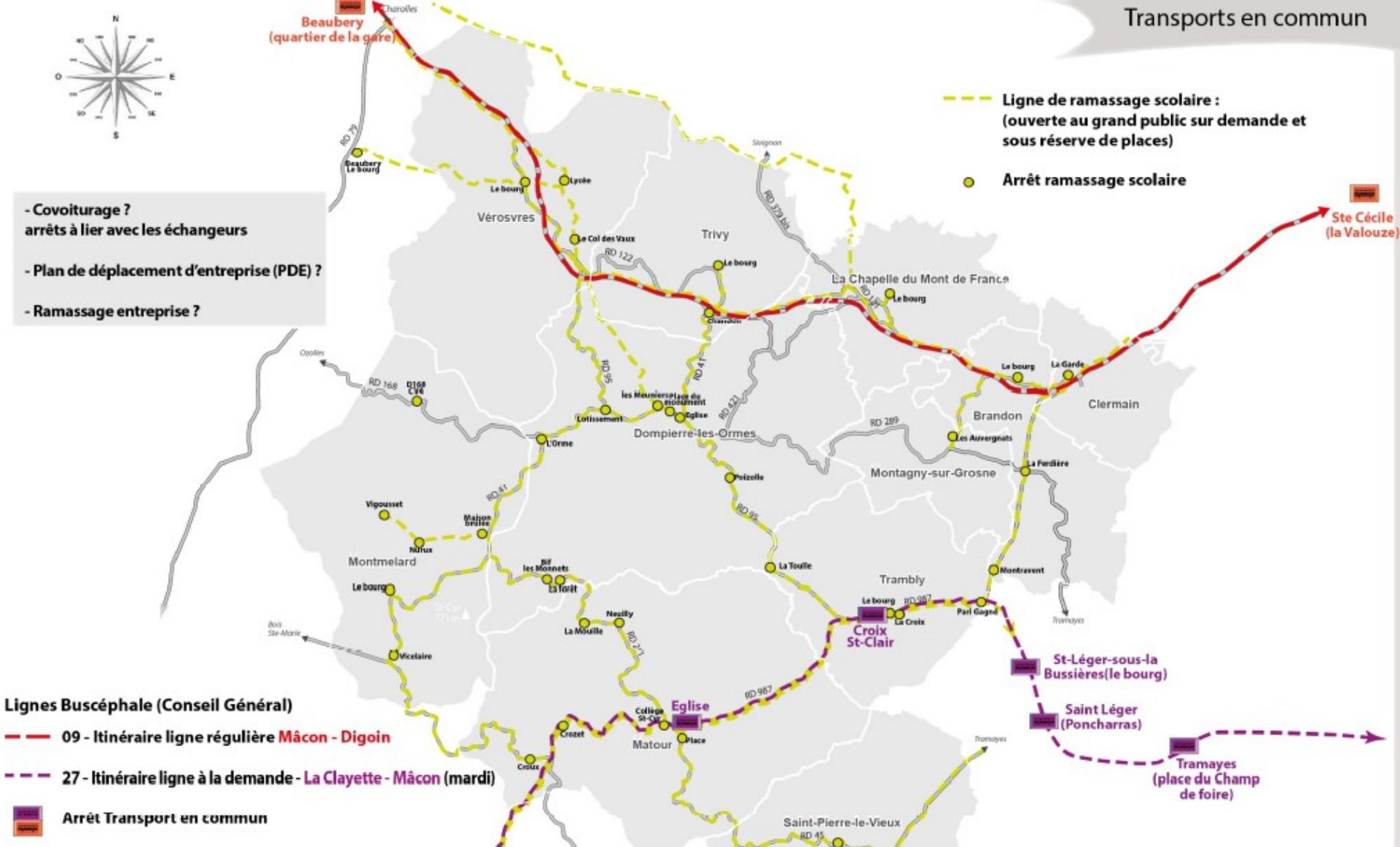
- Ramassage entreprise ?

Lignes Buscéphale (Conseil Général)

— 09 - Itinéraire ligne régulière **Mâcon - Digoin**

- - 27 - Itinéraire ligne à la demande - **La Clayette - Mâcon (mardi)**

■ Arrêt Transport en commun



Le PADD

3.3 Assurer une mobilité à toutes les échelles du territoire

Les habitants du territoire sont aujourd'hui en grande partie dépendants d'une mobilité automobile : abandon des transports en commun par le Conseil Général, éloignement des grands pôles économiques de l'agglomération Mâconnaise favorisant l'usage de la voiture.

La communauté de communes a engagé à travers un TAD qu'elle porte, une première démarche pour pallier à cette dépendance et pour répondre aux besoins des habitants les plus captifs (jeunes, personnes âgées).

Le projet communautaire recherche une plus grande diversité dans la pratique des déplacements moins pénalisante pour l'environnement que le « tout voiture ». Mais à l'échelle d'un territoire rural, les solutions généralement mises en place dans des secteurs périurbains sont inadaptées, très coûteuses et non envisageables. Aussi la part des déplacements automobiles restera importante. Toutefois afin de mieux maîtriser la mobilité et de répondre aux besoins des habitants le PLUiH prévoit de :

- Favoriser le covoiturage par l'aménagement d'aires aux échangeurs de la RCEA et dans les centres bourgs et villages. Dans les espaces urbanisés ils seront envisagés dans une mutualisation avec d'autres usages (par exemple avec des stationnements liés aux équipements)
- Envisager le renforcement du TAD entre les bourgs centres et les villages, et assurer un lien avec un éventuel transport en commun d'échelle supra communautaire. Le développement d'une mobilité interne en transports en commun doit s'articuler avec une offre externe au territoire (ces orientations s'envisagent à l'échelle du schéma de mobilité Sud Bourgogne).
- À l'échelle de chaque commune favoriser les parcours modes doux dans les usages quotidiens et les usages de loisirs/tourisme. Ainsi le diagnostic a identifié plusieurs enjeux de liaisons villageoises qui permettront de sécuriser et de favoriser l'accès aux équipements, zones d'activités, commerces etc. Ces maillages s'envisageront soit le long des voies existantes dans le cadre de réaménagements, soit dans des parcours indépendants, soit encore dans une perméabilité des secteurs de développement urbain à venir.

- Améliorer le maillage existant à l'échelle des échanges entre les communes et les deux polarités centrales (sécurisation et hiérarchisation des voies), et à l'échelle des bourgs dans lesquels les secteurs de développement pourront nécessiter des renforcements viaires structurants.

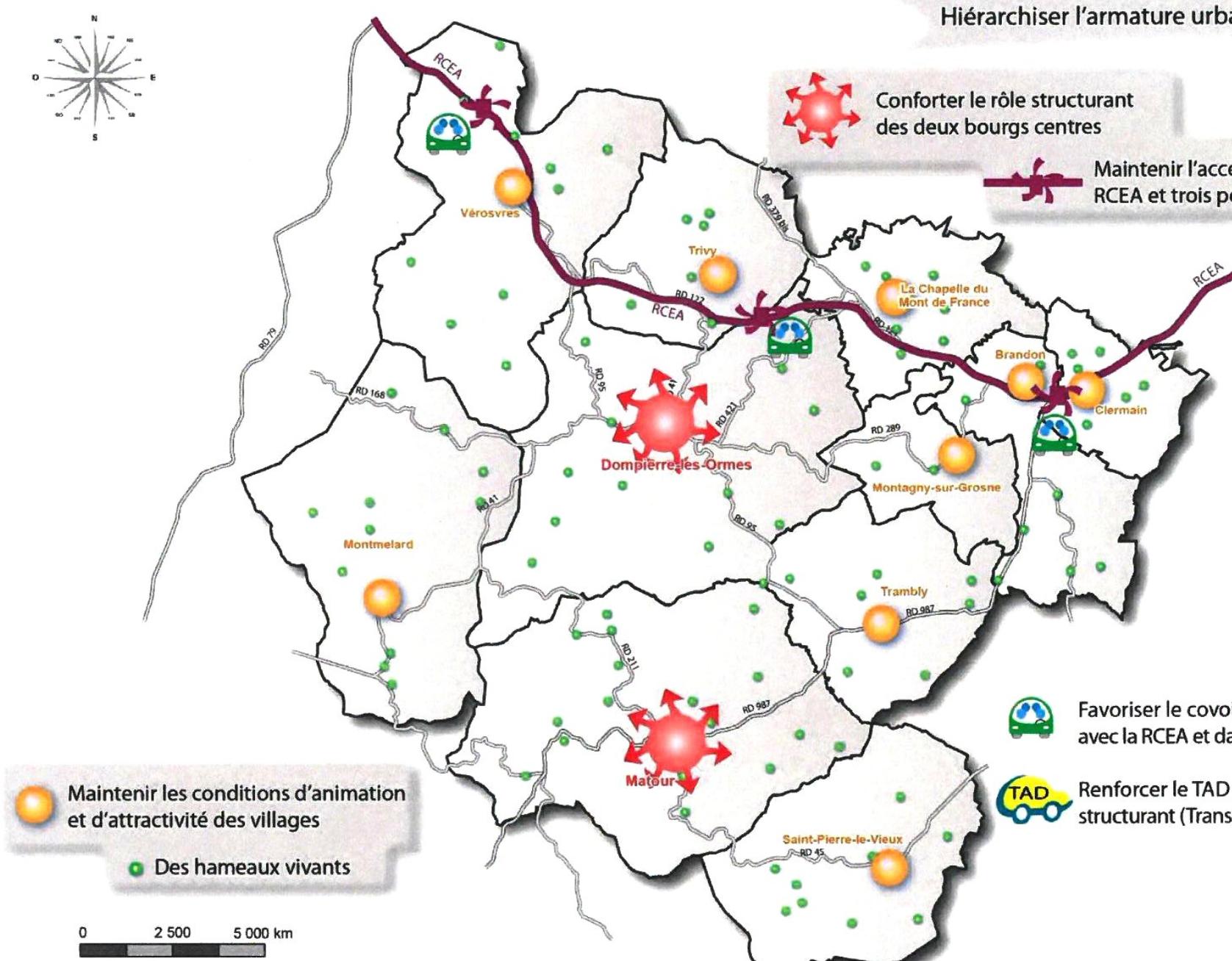
Le développement des pôles économiques sur le territoire contribuera à rapprocher les habitants de leurs lieux d'emplois et à réduire les déplacements automobiles (même de façon modeste compte tenu du caractère rural du territoire)

Mais ces orientations sont possibles si l'accessibilité du territoire est garantie pour les habitants et pour le développement des zones d'activités. Aussi la communauté de commune réaffirme que le rôle structurant de la RCEA dans les échanges avec les autres territoires, doit être maintenu dans les projets à venir de réaménagement de cet axe.

En effet il est nécessaire de maintenir trois points d'échanges avec le territoire :

- Le pôle Clermain/Brandon
- Vérosvres
- Le secteur de la ZAE de Genève Océan amenée à s'étendre.





- Plusieurs types d'actions ont déjà été mises en place sur le territoire pour favoriser la mobilité des publics les plus captifs et développer des modes de déplacement alternatifs à l'utilisation systématique de la voiture individuelle :
- La création d'un système de Transport à la Demande en 2011 qui fonctionne 3 jours par semaine et permet de desservir l'ensemble du territoire intercommunal mais aussi Cluny, Tramayes (hôpital) et Saint Bonnet de Joux (maison médicale). Le transfert de la compétence du département à la Région au 1^{er} janvier 2017 suite à la loi NOTRe amène à suspendre ce service au 1^{er} avril 2017 pour le repositionner dans une Communauté de communes élargie à 18 communes.
- Le développement par l'association Villages Solidaires d'un système de transport solidaire constitue un complément au TAD les jours où celui-ci ne fonctionne pas (SabLier).
- Le développement du covoiturage, à travers la création de 3 aires, s'inscrit donc dans une démarche globale menée sur le territoire pour favoriser les alternatives à l'autosolisme et le développement d'une offre à destination des publics captifs.

Création de 3 aires de covoiturage

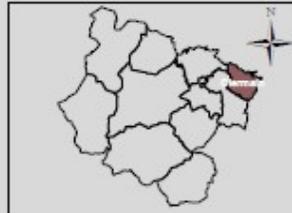
- Ces aires seront positionnées à des endroits stratégiques :
 - o A proximité de la RCEA, axe structurant du département à fort trafic qui traverse plusieurs communes du territoire de la CCMR :
Trivy à l'ouest pour les trajets de/vers Charolles et Paray-le-Monial et Clermain à l'est pour les trajets de/vers Cluny et Mâcon.
 - o A proximité du bourg-centre de Matour, polarité du territoire qui regroupe équipements et commerces d'échelle intercommunautaire et constitue donc une destination importante au coeur de la Communauté de communes.
- En complémentarité avec les aires officielles ou informelles situées à proximité du territoire comme l'aire de repos de La Valouze ou la Ferme de Jalogny (schéma des aires de covoiturage à l'échelle du Pays Sud Bourgogne).
- Ces aires seront aménagées, sécurisées (éclairage, séparation par rapport à la chaussée...) et indiquées par des panneaux adaptés. Des emplacements adaptés PMR sont également prévus.

Le ZONAGE

Commune de Clermain



Echelle : 1/5000



Zones urbaines

- Secteur de bâti traditionnel
- Secteur à dominante pavillonnaire
- Secteur dédié aux activités économiques
- Secteur de hameaux
- Secteur d'Orientation d'Aménagement et de Programmation

Zones d'urbanisations futures

- Secteur à vocation principale d'habitat ouvert à l'urbanisation / assainissement non collectif
- Le droit de préemption urbain s'applique sur les zones U et AU du PLUH

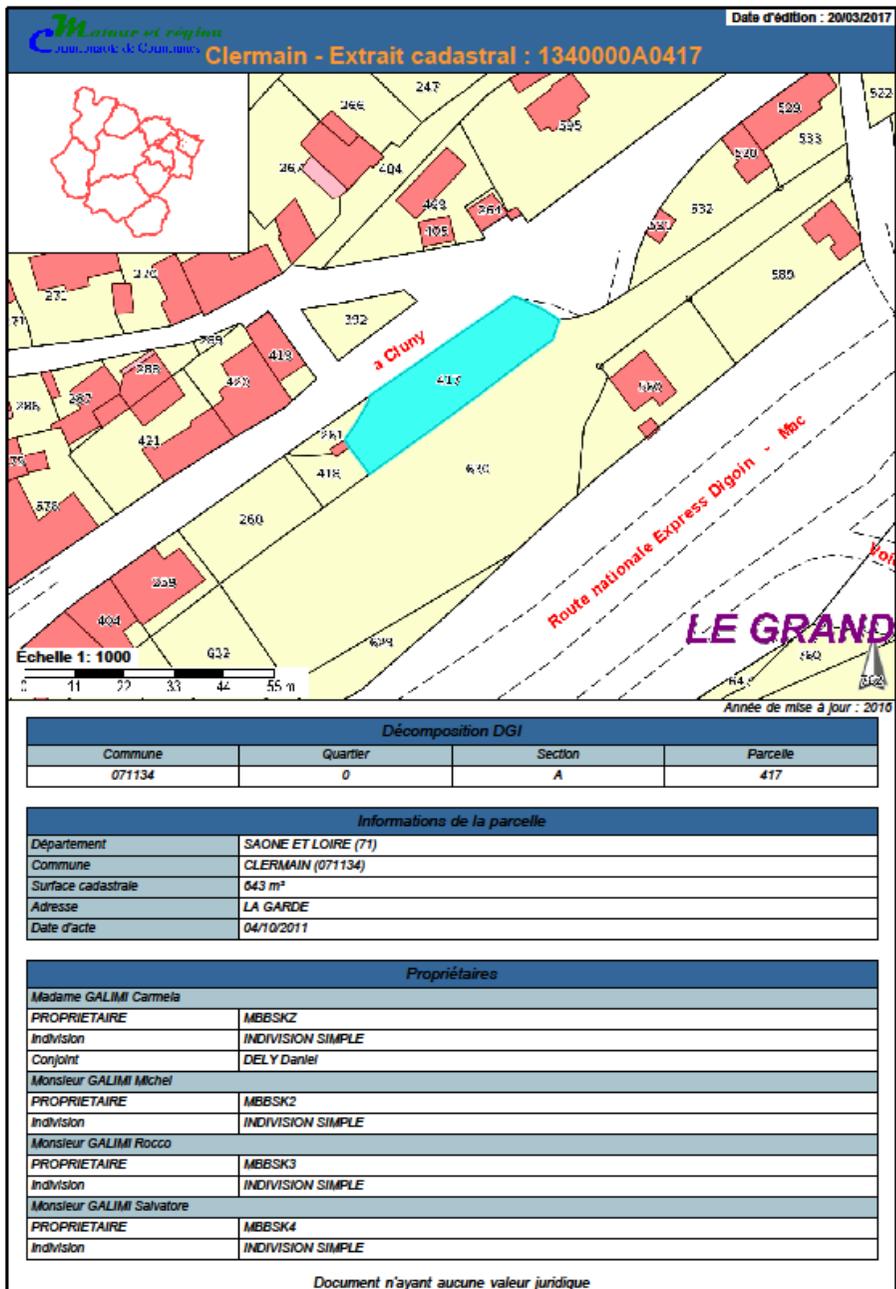
Zones agricoles et naturelles

- Secteur agricole
- Secteur naturel
- Secteur naturel dédié aux équipements d'intérêt collectifs
- Secteur naturel de corridors
- Secteur d'intérêt patrimonial
- Secteur d'activité forestière

- Emplacement réservé
- Zone de bruit (PDM de part et d'autre de la voie)
- Zone inondable
- Patrimoine végétal identifié au titre de l'article L.120-1-6 (ii) - 2 du code l'urbanisme
- Symbole graphique désignant les nouvelles constructions

N°	Désignation	Surface/hauteur probable	Municipalité	Parcelles
891	Station d'épuration	472 m²	CCMR	285
892	Réservoir de cielite	410 m²	Commune de Clermain	438
893	Radiocentre PT	450 m²	Commune de Clermain	417
894	Axe de drainage, allègement et réaménagement des 4 parcelles agricoles	400 m²	CCMR	482

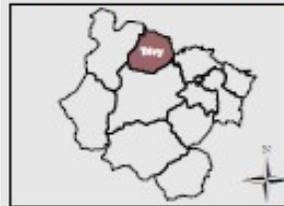
07/04/17



Commune de Trivy



Echelle : 1/5000



Zones urbaines

- Secteur de 300 logements
- Secteur à dominante pavillonnaire
- Secteur d'équipement d'échelle collective
- Secteur de bureaux
- Secteur d'orientation d'aménagement et de programmation

Zones d'habitat dense futur

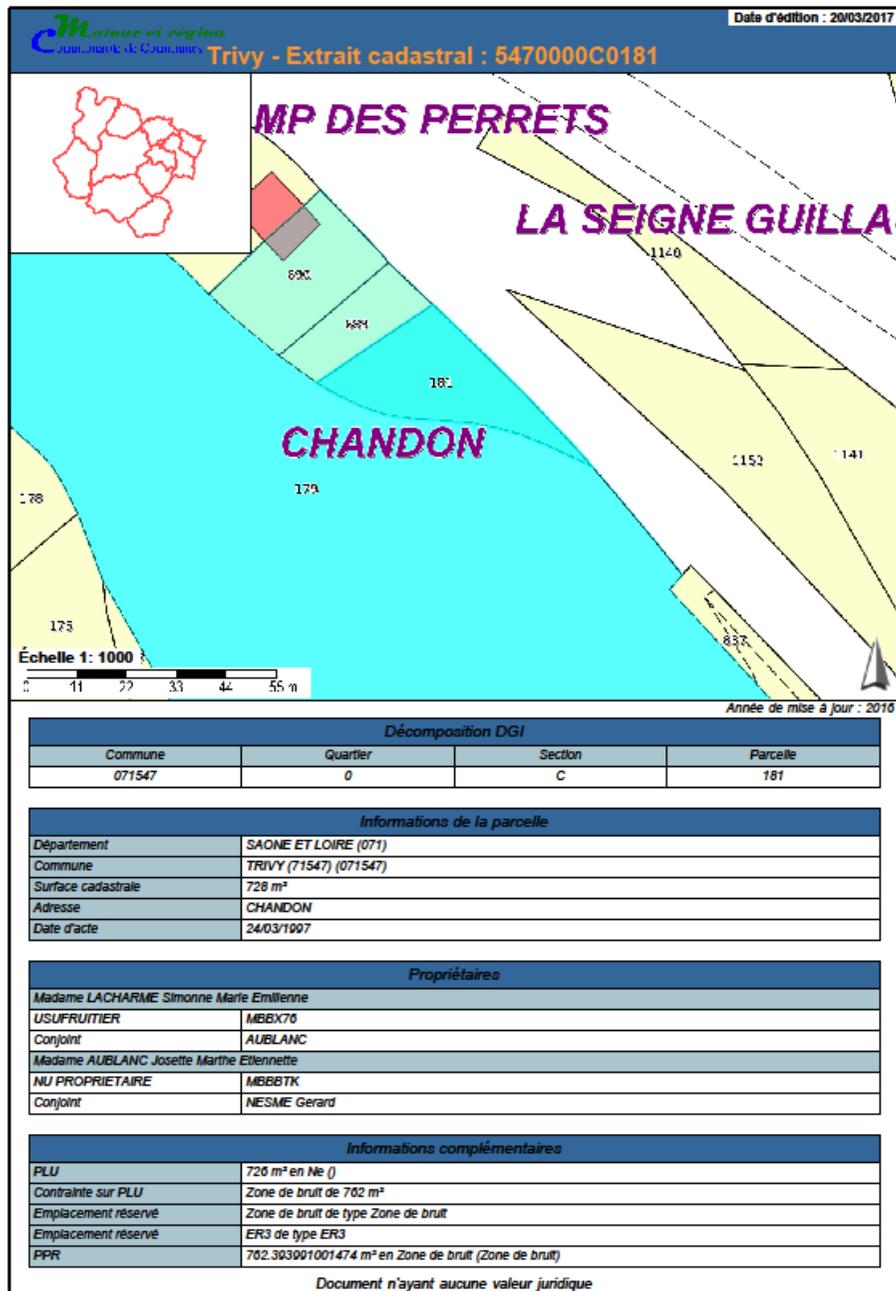
- Secteur à vocation principale d'habitat collectif à haute densité

Le droit de préemption urbain s'applique sur les zones U1 et U2 du PLU.

Zones agricoles et naturelles

- Secteur agricole
- Secteur naturel
- Secteur naturel de verdure
- Secteur naturel dédié aux équipements d'échelle collective
- Secteur d'habitat forestier
- Projets d'implantation de voirie
- Zone de servitude (ZS de part et d'autre de la voie)

N°	Désignation	Superficie en m ²	Superficie en ha	Pourcentage
001	Urbanisation	100000	25000	4,54%
002	Urbanisation	100000	25000	11,07%
003	Zone d'habitat dense futur	100000	25000	20,14%
004	Zone d'habitat agricole et rural à vocation agricole	100000	25000	2,54%
005	Zone d'habitat agricole et rural à vocation agricole	100000	25000	2,54%
006	Zone d'habitat agricole et rural à vocation agricole	100000	25000	2,54%
007	Zone d'habitat agricole et rural à vocation agricole	100000	25000	2,54%



Commune de Vérosvres



Echelle : 1/5000



Zones urbaines

- U1 Secteur de lot traditionnel
- U2 Secteur à dominante pavillonnaire
- U3 Secteur à vocation de lotissement
- U4 Secteur d'équipement d'intérêt collectif
- U5 Secteur dédié aux activités économiques
- U6 Secteur de hameaux
- U7 Secteur d'orientation d'aménagement et de Programmation

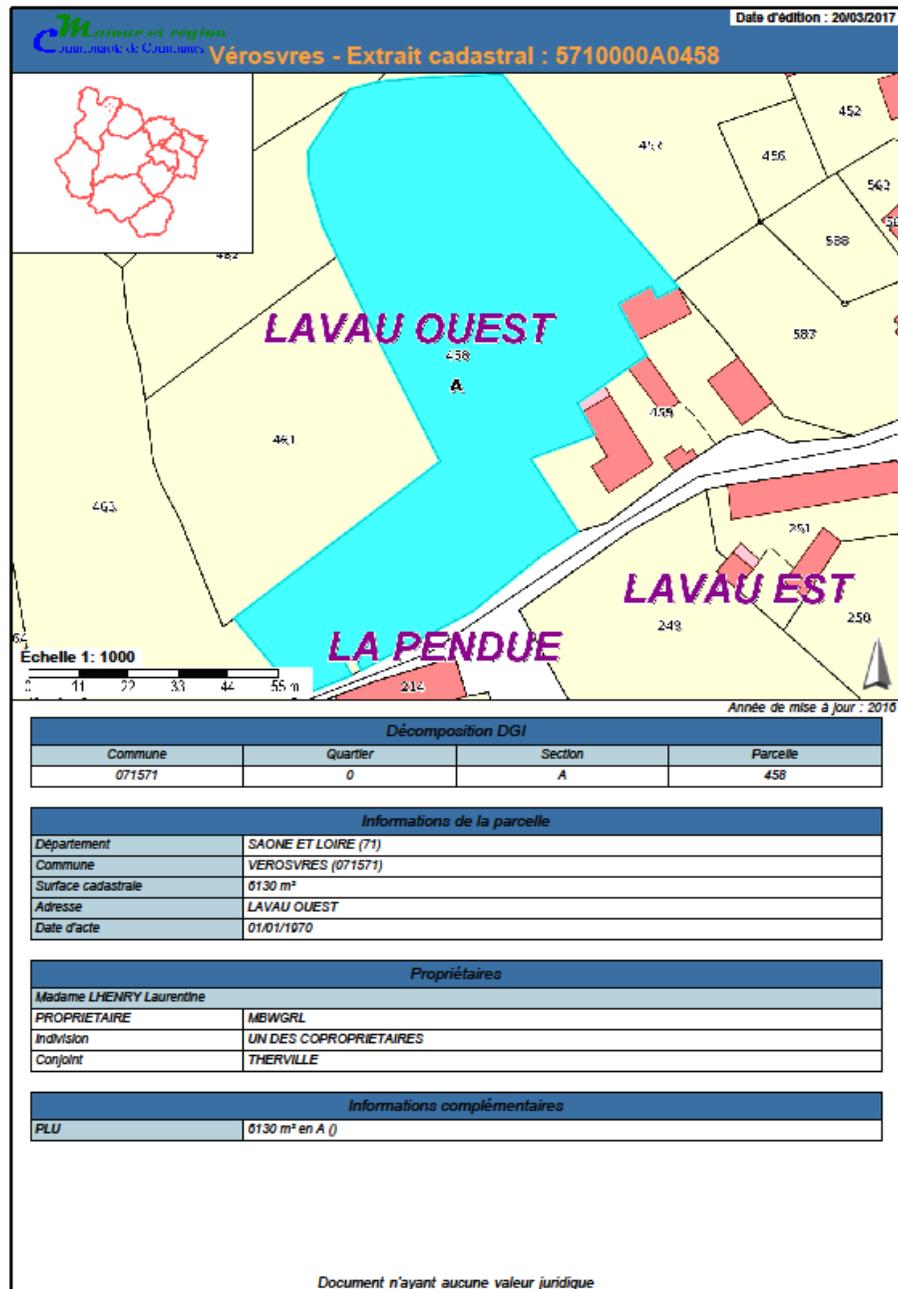
Zones d'habitat future

- F1 Secteur à vocation principale d'habitat ouvert à l'urbanisation
Le droit de préemption urbain s'applique sur les zones U et F1 à F3.

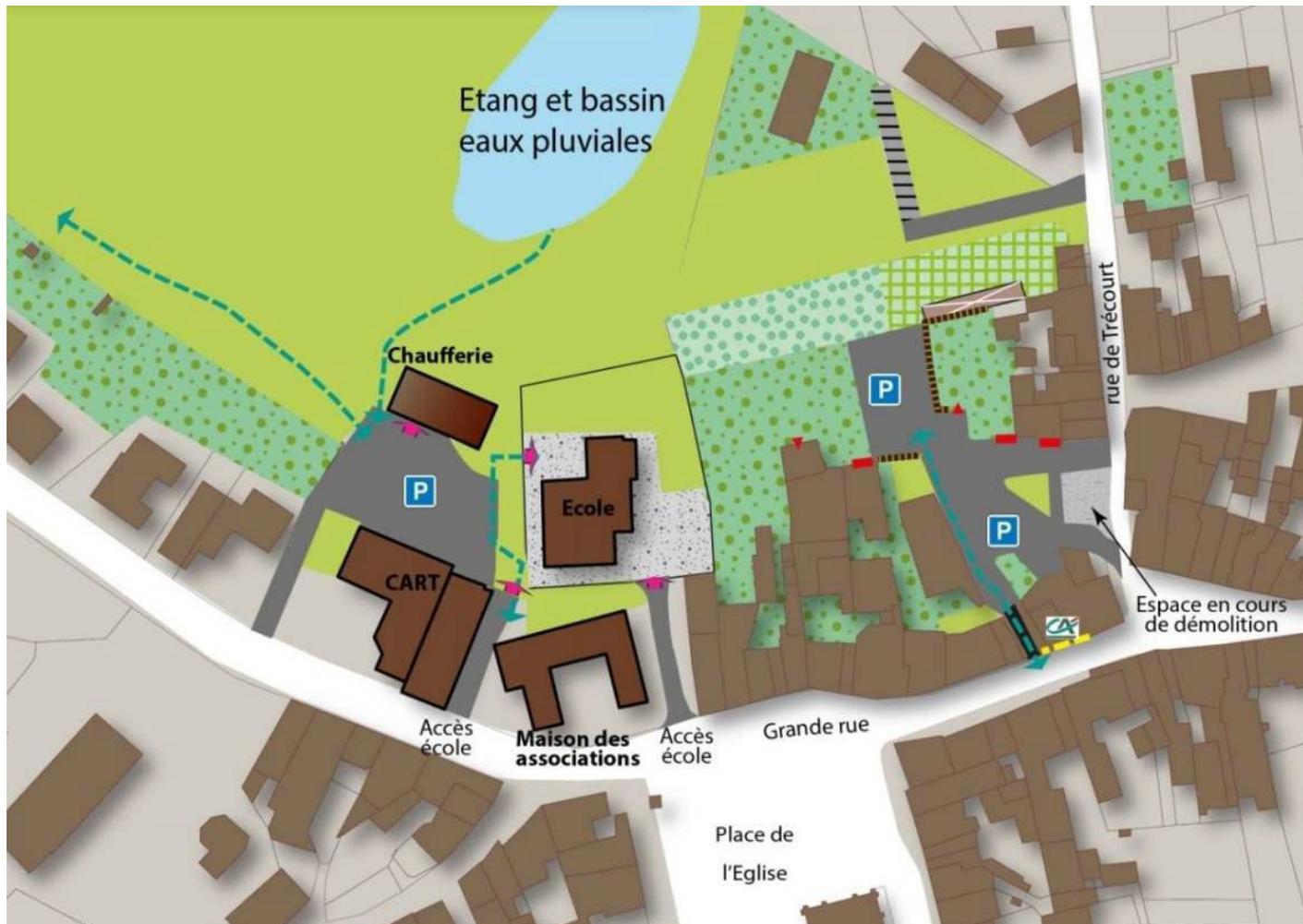
Zones agricoles et naturelles

- A Secteur agricole
- N1 Secteur naturel
- N2 Secteur naturel de corridors
- N3 Secteur d'intérêt patrimonial
- N4 Secteur de jardins
- N5 Secteur naturel dédié aux équipements d'intérêt collectif
- N6 Secteur d'activité forestière
- R1 Emplacement réservé
- Z1 Zone de lotissement
(Zones de part et d'autre de la voie)
- S1 Symbole graphique désignant les nouvelles constructions
- P1 Éléments du patrimoine végétal identifié au titre de l'article L.122-1-6-11-2 du code l'urbanisme

N°	Désignation	Superficie (m²)	Statut	Observations
001	Lotissement	10000	U1	Lotissement
002	Lotissement	10000	U2	Lotissement
003	Lotissement	10000	U3	Lotissement
004	Lotissement	10000	U4	Lotissement
005	Lotissement	10000	U5	Lotissement
006	Lotissement	10000	U6	Lotissement
007	Lotissement	10000	U7	Lotissement



MATOUR secteur du Lion D'or



07/04/17

Le Budget

Dépense s		Recettes	
	Coûts HT	Financement	Montant
Création 3 aires	40 000	ADEME	15 000
Equipements Vélos	10 000	Fond soutien national	17 800
Abri s pié tons	5 000	Contrat de Pays Sud Bourgogne (Région)	25 600
Lampadaires solaires	10 000	Autofinancement	14 600
Panneaux signalétique	2 000		
Communication	6 000		
Total	73 000	Total	

Merci de votre attention

Pour suivre l'avancement du PLUiH

<http://www.matour-et-region.com>