



Le Grand Charolais

Élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi)

Pièce 1.4 : Rapport de présentation - Le diagnostic territorial –
Cahier 4- cahier thématique contexte urbain et mobilité

V2 octobre 2022

Latitude – AUA – Vivace – AID – Secundo – VEDESI

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES.....	2
FONCTIONNEMENT URBAIN.....	4
Déplacements et mobilités.....	4
1. Un réseau routier structurant organisé autour de la RCEA.....	4
2. Les modes de déplacement et les habitudes.....	8
3. Les transports en commun.....	11
4. Modes actifs / alternatifs.....	18
5. Le stationnement.....	28
Équipements, commerces et services.....	34
1. La répartition des équipements à l'échelle du territoire.....	34
2. L'offre en équipement.....	36
3. Les espaces publics.....	72
DYNAMIQUE FONCIERE.....	83
La consommation foncière.....	83
1. La consommation entre 2011 et 2021.....	83
Le potentiel foncier dans l'enveloppe bâtie.....	93
1. Vocabulaire.....	93
2. Évaluation du potentiel foncier brut dans l'enveloppe bâtie.....	99
3. Compatibilité avec les objectifs du SCOT.....	102
4. Identification des secteurs potentiels de renouvellement urbain.....	102
LES INFRASTRUCTURES EN EAU POTABLE ET ASSAINISSEMENT.....	104



FONCTIONNEMENT URBAIN

Déplacements et mobilités

1. Un réseau routier structurant organisé autour de la RCEA

A/ La RCEA, axe majeur du territoire

Le territoire du Grand Charolais s'appuie sur un réseau routier assez dense, formant un maillage efficace et articulé autour de la **Route Centre-Europe Atlantique**.

En effet, la **RCEA**, axe transversal reliant l'Allemagne, la Suisse et l'Italie à la côte atlantique (Nantes, Bordeaux, La Rochelle) traverse tout le territoire de l'intercommunalité d'Est en Ouest sur l'itinéraire Mâcon-Dompierre (RN79). Une branche Nord-Sud arrivant de Chalon-sur-Saône (RN70) rejoint l'axe Est-Ouest au niveau de Paray-le-Monial. La RCEA est un itinéraire à 2x2 voies et représente l'épine dorsale du territoire. Il existe 9 échangeurs, répartis sur le territoire du Grand Charolais (Vendennes-Lès-Charolles, Charolles Est, Charolles-Ouest, Volesvres, Paray-le-Monial, Vitry-en-Charollais, Digoïn, Molinet et Palinges), qui permettent d'irriguer la majeure partie du territoire et d'accéder aux pôles d'attractivité locaux, que ce soit au sein de l'intercommunalité ou en périphérie.

L'ensemble de l'itinéraire n'est pas encore totalement passé à 2x2 voies. La 2^{ème} et dernière tranche de travaux concernant le département de la Saône-et-Loire doit s'achever en 2023. La partie située dans l'Allier est quant à elle terminée. On notera que la RN79 devient l'autoroute A79 en arrivant dans l'Allier.

Les échangeurs donnant accès à la RCEA sont majoritairement implantés sur l'axe Est-Ouest qui constitue l'épine dorsale du territoire.

Le réseau départemental irrigue et dessert l'ensemble du territoire intercommunal.

Les axes les plus structurants sont :

- La **RD979** qui relie Decize à Paray-le-Monial en suivant la vallée de la Loire à partir de Digoïn.
- La **RD994** qui relie Le Donjon à Molinet.
- La **RD982** qui relie Roanne à Digoïn en suivant le tracé de l'ancienne voie ferrée. La **RD352bis** permet de rejoindre Paray-le-Monial via la RD 982 depuis Saint-Yan.
- La **RD985** permet de relier Chauffailles à Charolles via La Clayette. Au-delà son prolongement suit la vallée de l'Azergues et permet de rejoindre l'agglomération lyonnaise.



- La **RD17** suit globalement le même tracé que la RN79 et relie Charolles à Mâcon.

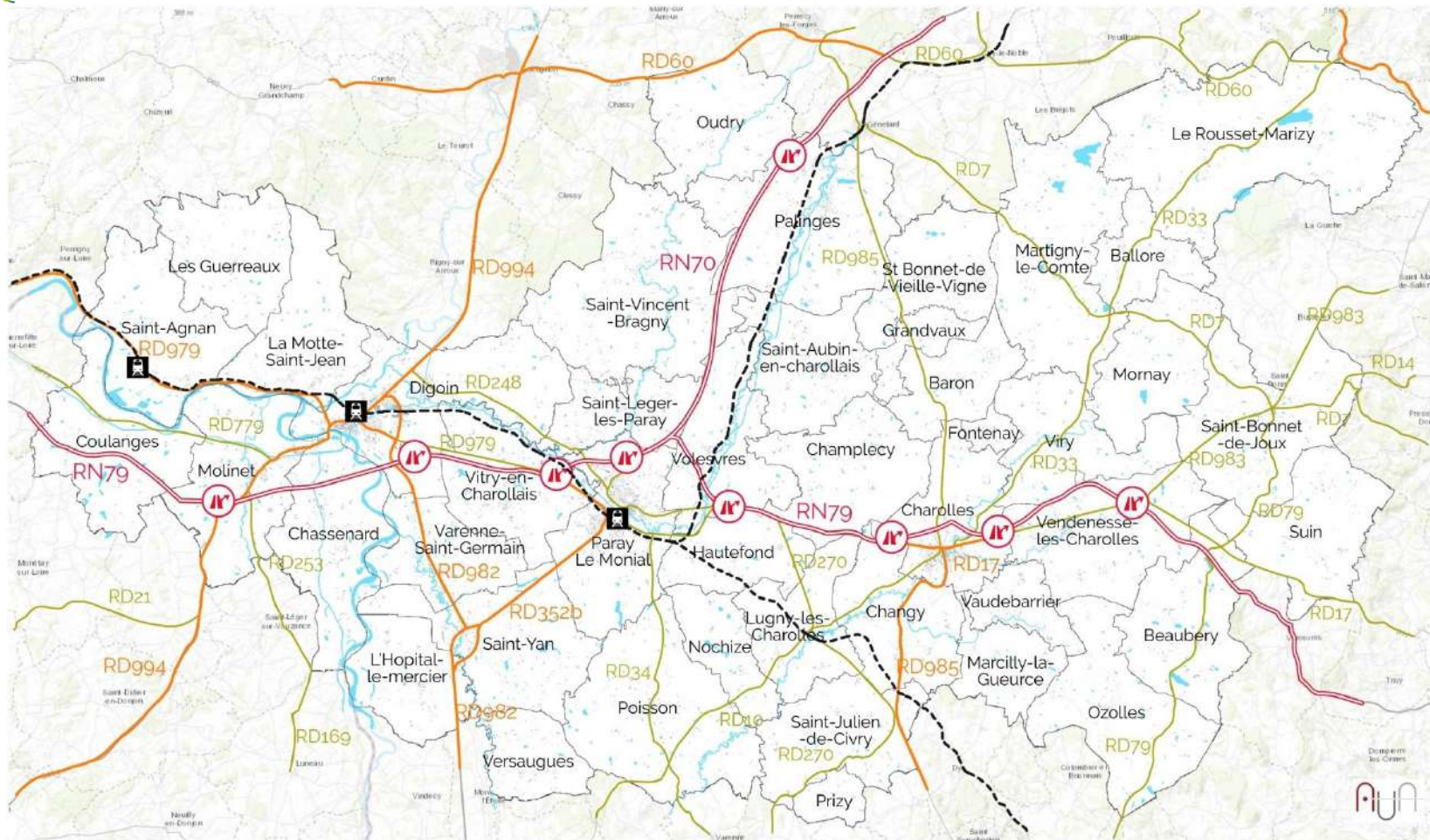
Ces routes sont majoritairement localisées dans la partie Ouest du territoire et participent surtout à la desserte des polarités de Digoin et Paray-le-Monial, et dans une moindre mesure celle de Charolles, ainsi qu'à l'accès à la RCEA.

Le réseau départemental secondaire crée un maillage plus fin du territoire. Toutefois on remarque que les parties Nord et Est sont desservies par des routes de moindre importance.

Les points de fragilités identifiés en matière d'infrastructure sont des **problèmes de liaisons**, essentiellement dus à **la limitation de gabarit sur les ouvrages de franchissement** des cours d'eau et canaux (notamment pour les bus scolaires et pour le trafic poids lourds). Une partie de ces ouvrages est gérée par la communauté de communes du Grand Charolais.

On observe également des problèmes liés aux **trafics élevés sur certains axes**, notamment sur les RD994 et RD979 qui **traversent les bourgs**. Notamment à Charolles où les poids lourds en provenance des ZAE présentes sur les communautés de communes au sud du territoire, viennent traverser le centre et se confrontent aux autres usages (notamment desserte scolaire).

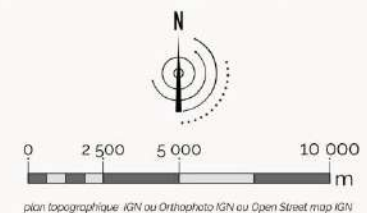
Au niveau ferroviaire, le réseau est limité avec deux lignes et seulement trois gares (Digoin, Paray-le-Monial, Saint-Agnan), toutes les 3 implantées dans la moitié Ouest du territoire.



Réseau viare

- axes majeurs (Route Centre-Europe Atlantique)
- réseau départemental structurant
- réseau départemental secondaire
- échangeurs sur la RCEA
- lignes ferroviaires
- gares

Sources : géoportail.fr, AUA



B/ Conséquences environnementales

Les transports occupent une part importante en matière de consommation d'énergie (44%) et d'émissions de gaz à effet de serre (29%). Ce secteur est également source de polluants et de nuisances sonores (4 infrastructures routières concernées par le classement sonore de l'Etat : RN70, RN79, RD979, RD994).

Certains de ces axes sont également support de transports de marchandises dangereuses (RN70, RN79 et voie ferrée entre Moulines et Montchanin).

En 2020, 520 000 tonnes de CO₂ (équivalent) ont été émises sur le territoire de la Communauté de Communes du Grand Charolais. Près d'un tiers de ces émissions sont dues aux transports (29%), nettement devant l'habitat (13%) mais loin derrière l'agriculture (50%). Cela s'explique par la forte présence d'élevages sur le territoire.



Part des secteurs dans les émissions de CO₂ sur le territoire de la CC du Grand Charolais en 2020. Source : diagnostic du PCAET du Grand Charolais.

En plus du dioxyde de carbone, le transport est aussi responsable d'une part importante des émissions d'oxydes d'azote (NO_x). Le transport routier en particulier est le principal émetteur d'oxyde d'azote : 62% au total. Ce polluant est émis en premier lieu dans un périmètre de 200 mètres autour des principaux axes routiers.

En ce qui concerne les particules fines, le transport routier était responsable en 2016 de 24% des émissions de PM₁₀, derrière le résidentiel (26%) et l'agriculture (28%). Le transport routier était également responsable de 23% des émissions de PM_{2,5} derrière le résidentiel (40%) mais devant le secteur agricole (16%).

Le secteur des transports est aussi le plus gros consommateur d'énergie du territoire avec 44%, devant l'habitat (31%), l'industrie (10%), le tertiaire (8%) et l'agriculture (7%).

Le développement des possibilités de déplacement autres que la voiture est un facteur d'amélioration de la qualité de l'air et de la limitation de la consommation énergétique.

2. Les modes de déplacement et les habitudes

Le réseau viaire structurant et secondaire permet de relier le territoire aux principaux pôles d'emplois internes et externes au territoire intercommunal.

L'attractivité des pôles internes de Charolles, Digoin et Paray-le-Monial, mais aussi des pôles extérieurs de Mâcon, Gueugnon, Le Creusot, voir Roanne, influencent les déplacements quotidiens.

A/ L'influence des pôles d'attractivités internes et externes

L'analyse des déplacements domicile/travail permet de comprendre les dynamiques du territoire et les logiques de spatialisation.

Les flux de déplacements sont de deux types :

- Les flux sortants correspondent aux trajets effectués par les personnes résidant sur le territoire mais qui, chaque jour, en sortent pour aller travailler.
- Les flux internes correspondent aux trajets effectués par les personnes qui résident et travaillent sur le territoire.

	Nombre de flux	Part dans les flux totaux
Flux sortant	4 794	32,3%
Flux internes	10 030	67,7%

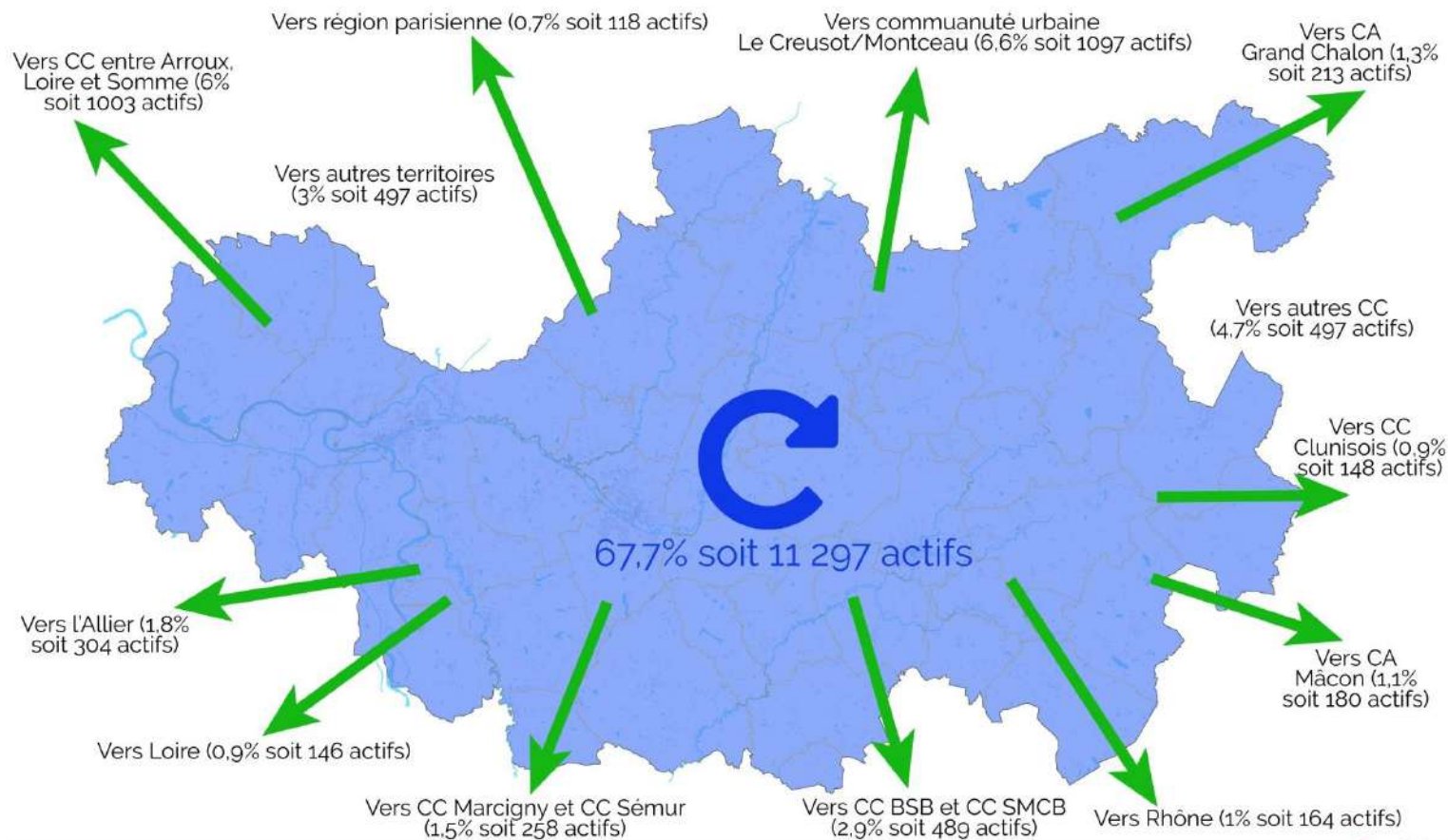
Nombre de flux et part dans les flux totaux en 2018. Source : INSEE, MOPRO 2018

Les déplacements enregistrés sont majoritairement induits par les pôles d'attractivités, qu'ils soient internes à la communauté de communes ou externes, notamment pour les déplacements domicile-travail.

La **majorité des déplacements domicile-travail a lieu au sein de l'intercommunalité** ($\pm 68\%$), marquant son attractivité.

Les déplacements externes se font préférentiellement vers la communauté urbaine du Creusot/Montceau ($\pm 7\%$), vers la communauté de communes entre Arroux, Loire et Somme ($\pm 6\%$) et dans une moindre mesure vers les communautés de communes Brionnais Sud Bourgogne et Saint-Cyr Mère Boitier entre Charolais et Mâconnais ($\pm 3\%$).

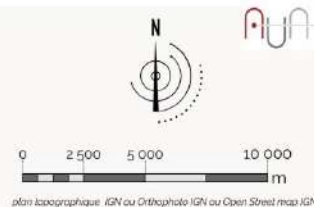
Les secteurs les plus attractifs sont globalement accessibles par les axes de déplacements principaux du territoire (RN70, RN79, RD985, RD994).



Flux de déplacement domicile-travail



Sources : INSEE MOBPRO 2018



B/ Les modes de déplacements

Les flux internes au territoire représentent des trajets moins longs que les flux sortants du territoire. Cependant, l'usage de la voiture est prépondérant dans les déplacements quotidiens (±83% de trajets domicile-travail),

En effet, si on enregistre 8% des déplacements à pied ou en vélo, ce qui est non négligeable pour un territoire rural comme celui du Grand Charolais, ce chiffre reste faible dans l'absolu et souligne les enjeux en matière de connexion entre les communes.

L'offre en transports en commun reste très limitée ce qui se traduit par un très faible niveau d'utilisation au quotidien (1,3% des trajets).

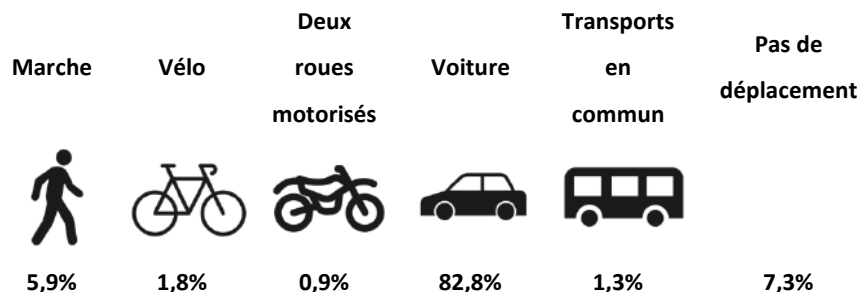
L'enjeu concernant les déplacements internes au territoire est de réduire l'utilisation de la voiture en incitant les habitants à utiliser les modes alternatifs (modes actifs, covoiturage, ...), les transports en commun restant peu développés sur le territoire intercommunal. Cela passe notamment par la mise en place d'une politique en matière de déplacements doux et le développement de liaisons cyclables et piétonnes sécurisées entre les différentes communes du territoire et plus particulièrement en direction des gares et bassins d'emplois.

La forte dépendance à l'automobile se traduit par une proportion importante de ménages équipés : 86,3% dispose au moins une voiture et ±40% en ont deux ou plus en 2018.

Ce taux d'équipement est en légère hausse mais constante depuis 2008 (+2% en 10 ans).

Ce taux de motorisation peut avoir une influence sur le stationnement, notamment dans les centres-villes.

Le projet de PLU devra prendre en compte la forte dépendance du territoire à l'utilisation de la voiture tout en engageant la transition vers des modes de déplacements plus « vertueux ».



Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018. Source : INSEE

Équipement automobile des ménages	2008	2013	2018
Au moins une voiture	84,7%	85,4%	86,3%
1 voiture	46,7%	45,8%	46,5%
2 voitures et plus	38%	39,6%	39,8%

Équipement automobile des ménages en 2018. Source : INSEE

3. Les transports en commun

La réduction de l'utilisation de la voiture est un enjeu important mais doit être accompagnée par le développement d'une offre de transports en commun cohérente et adaptée au territoire.

A/ Un réseau de transport en commun routier limité

Concentrée majoritairement sur les grands axes, l'offre de transports en commun se compose de deux lignes de cars départementales, d'une ligne régionale (TER routier), d'une ligne intra-urbaine à Paray-le-Monial et d'un transport à la demande à l'échelle du territoire intercommunal.

Le réseau de bus départemental de la Saône-et-Loire

Seuls deux lignes du réseau de bus départemental desservent le territoire de la communauté de communes :

- La **ligne 709** entre Digoin et Cluny propose 3 allers-retours par jour en période scolaire et dessert Digoin (dont la gare), Paray-le-Monial (dont la gare), Volesvres, Charolles, Vendensse-les-Charolles et Beaubery. Toutefois, le temps de trajet est relativement important (1h20 de Digoin à Cluny) et le TER sera préféré au bus pour des trajets aussi longs. Cette ligne peut être une alternative pour rejoindre les zones d'emplois situées entre Digoin et Charolles (40 min de trajet maximum).

- La **ligne 710** entre Montceau-les-Mines et Digoin propose 3 allers-retours par jour en période scolaire. Sur le territoire elle dessert uniquement Digoin (5 arrêts dont la gare et la cité scolaire). Le temps de trajet est d'une heure d'un bout à l'autre de la ligne, qui se limite à une liaison entre 3 pôles d'emplois (Digoin, Gueugnon et Montceau). Son cadencement et son temps de trajet ne sont pas suffisants pour la rendre attractive pour un usage quotidien.



Le réseau de bus départemental de l'Allier

Le réseau départemental de l'Allier ne dispose d'aucune ligne desservant le territoire de la communauté de communes du Grand Charolais.

Les lignes régionales

La ligne **Nevers > Paray-le-Monial > Lyon** proposée par la région Bourgogne-Franche-Comté relie Nevers à la gare de Lyon Perrache en passant par Digoïn, Paray-le-Monial et Charolles. Sur cette ligne, les cars s'inscrivent en complément des trains et partent de Moulins-sur-Allier ou de Digoïn selon les horaires pour rejoindre Paray-le-Monial, ou Lozanne, imposant un changement sur les trajets les plus longs. Cette offre se limite aux liaisons entre grandes villes, et les temps de trajet sont longs.



Le réseau de Paray-le-Monial

La commune de Paray-le-Monial a mis en place une **ligne de transport en commun inter-urbain**. Elle dessert 38 arrêts sur la commune et fonctionne du lundi au samedi (hors jours fériés) de 7h à 19h avec un passage toutes les heures en moyenne. Le bus effectue deux tournées, une dans le quartier Sud puis une deuxième en centre-ville et dans le quartier Nord. Le bus est adapté à toute la population (accessibilité aux personnes à mobilité réduite et climatisation notamment).



Le transport à la demande

Depuis 2018, la communauté de communes dispose d'un service de **transport à la demande** pour effectuer des trajets de proximité, qu'aucune desserte en transport en commun ne permet d'accomplir. Les déplacements se font de "porte" à "arrêt" ou "d'arrêt" à "porte". Le service s'adresse uniquement aux personnes de 70 ans et plus. Le territoire est divisé en 5 secteurs de desserte dont le service est assuré par un prestataire différent :

- Secteur de Charolles : Baron, Champlecqy, Changy, Charolles, Fontenay, Lugny-Lès-Charolles, Marcilly-La-Gueurce, Ozolles, Prizy, Saint-Julien-de-Civry, Vaudebarrier, Vendenesse-Lès-Charolles.
- Secteur de Digoïn : Chassenard, Coulanges, Digoïn, La-Motte-Saint-Jean, Les Guerreux, Molinet, Saint-Agnan, Varenne-Saint-Germain.
- Secteur de Palignes : Grandvaux, Palignes, Oudry, Saint-Aubin-en-Charolais, Saint-Bonnet-de-Vieille-Vigne, Saint-Vincent-Bragny.
- Secteur de Paray-le-Monial : Hautefond, L'Hôpital-le-Mercier, Nochize, Paray-le-Monial, Poisson, Saint-Léger-Lès-Paray, Saint-Yan, Versaugues, Vitry-en-Charollais, Volesvres.
- Secteur de Saint-Bonnet-de-Joux : Ballore, Beaubery, Le Rousset-Marizy, Martigny-le-Comte, Mornay, Saint-Bonnet-de-Joux, Suin, Vitry.



Le service enregistre 598 utilisateurs depuis sa création, dont 121 nouveaux en 2020. En 2020 l'âge moyen des utilisateurs était de 83 ans. Entre 2019 et 2020, la fréquentation globale a baissé de 3,1%. Toutefois la fréquentation n'est pas uniforme sur les différents secteurs : l'utilisation du service est en hausse sur le secteur de Digoïn.

Le tarif est fixé selon un barème établi en fonction de la distance à parcourir. Le prix pour l'utilisateur est compris entre 2 (moins de 15 km) et 10€ (plus de 45 km), le reste du coût réel étant pris en charge par la communauté de communes.

Ce service semble bien adapté pour les personnes âgées qui doivent se déplacer ponctuellement, pour des rendez-vous médicaux notamment.

L'absence d'une offre importante en transports en commun reflète la ruralité du territoire.

B/ Un réseau de transport par voie ferrée limité et axé essentiellement à l'Ouest du territoire

Deux voies ferrées du **réseau de transport régional TER** traversent le territoire de la communauté de communes du Grand Charolais. La première passe dans la partie Sud-Ouest et relie **Nevers à Lyon**. La seconde relie **Paray-le-Monial à Montchanin**. Ce réseau permet une desserte en transports en commun vers la métropole lyonnaise et l'agglomération du Creusot - Montceau-les-Mines.

Le territoire dispose de **3 gares de voyageurs : Digoïn, Paray-le-Monial et Saint-Agnan**. D'autres gares, situées à l'extérieur du territoire, peuvent avoir un impact sur les déplacements quotidiens des habitants de la communauté de communes. Les gares de Gilly-sur-Loire et de La Clayette-Beaudemont se situant au voisinage de la communauté de communes, respectivement à l'Ouest et au Sud, peuvent attirer les personnes habitants à proximité. Toutefois, ces gares restent peu fréquentées du fait de la faible fréquence des trains les desservant.

Gare	Fréquentation annuelle en 2017 <i>(nombre total de voyageurs)</i>	Fréquentation annuelle en 2018 <i>(nombre total de voyageurs)</i>	Fréquentation annuelle en 2019 <i>(nombre total de voyageurs)</i>	Fréquentation annuelle en 2020 <i>(nombre total de voyageurs)</i>	Variation 2017-2020
Digoïn	19 277	15 496	19 319	18 097	-7%
Paray-le-Monial	123 040	116 990	150 991	156 383	21%
Saint-Agnan	1 206	933	1 410	1 506	20%
total	143 523	133 419	171 720	175 986	18%

Fréquentation annuelle par gare. Source : SNCF

Globalement la fréquentation des gares est en hausse entre 2007 et 2020, malgré une année marquée par les restrictions de déplacements liées à la crise sanitaire (2020). La fréquentation des gares soulève des enjeux majeurs en matière de mobilités et de multimodalités, notamment à Paray-le-Monial qui est la plus fréquentée. Ces trajets sont majoritairement liés au travail (en direction du Creusot-Montceau-les-Mines notamment).

La ligne vers Montchanin permet une liaison avec la ligne TVG Paris-Marseille.

La gare de Digoin

La gare de Digoin est située sur une seule ligne ce qui explique sa fréquentation moins élevée que celle de Paray-le-Monial. Le nombre de trains quotidiens et l'intervalle entre chacun d'entre eux expliquent également cette plus faible fréquentation. Les temps de trajet sont également longs : il faut compter 50 min à 1 h pour rejoindre Moulins-sur-Allier et au minimum 3 heures pour rejoindre Mâcon (avec un changement à Paray-le-Monial).

La gare dispose d'un guichet ouvert en journée du lundi au vendredi et d'une billetterie automatique. Une salle d'attente et une antenne de l'office du tourisme complètent l'offre en services. La gare est desservie par le réseau de cars départemental, et dispose d'un parking voiture (50 places) et d'un parking vélo. Les abords de la gare ont été réaménagés récemment ce qui a permis de réorganiser les stationnements et de les augmenter.



Gare de Digoin et aménagements des abords

La gare de Paray-le-Monial

La gare de Paray-le-Monial enregistre une fréquentation importante due à sa localisation sur les deux lignes TER du territoire et à sa position centrale et apparaît comme le pôle majeur, regroupant une offre importante en transports en commun : TER, lignes de cars départementales et ligne inter-urbaine. Le train permet un accès vers les bassins d'emplois voisins comme Le Creusot – Montceau-les-Mines (1 heure), Moulins-sur-Allier (1 heure) ou Mâcon (2h45) mais les temps de trajet restent longs. Disposant d'une localisation privilégiée entre ces grands pôles, la gare représente malgré tout un atout majeur pour le territoire comme en témoigne sa fréquentation.

La gare dispose d'un guichet ouvert en journée du lundi au vendredi et l'après-midi le dimanche et les jours fériés et d'une billetterie automatique. L'offre en services comprend une salle d'attente, une antenne de l'office du tourisme. La gare est desservie par les transports en commun, dispose d'un parking voiture (23 places) et d'un dépose minute. L'avenue de la Gare, non loin, propose 39 places supplémentaires.

La gare de Paray-le-Monial dispose d'un nombre de places de stationnement relativement faible ce qui peut engendrer des problématiques de saturation aux heures de pointe. L'enjeu pour cette infrastructure est de devenir un réel nœud multimodal à l'échelle du territoire.



Gare de Paray-le-Monial

La gare de Saint-Agnan

Cette gare est la moins fréquentée du territoire du fait de sa situation excentrée et par sa proximité avec celle de Digoin.

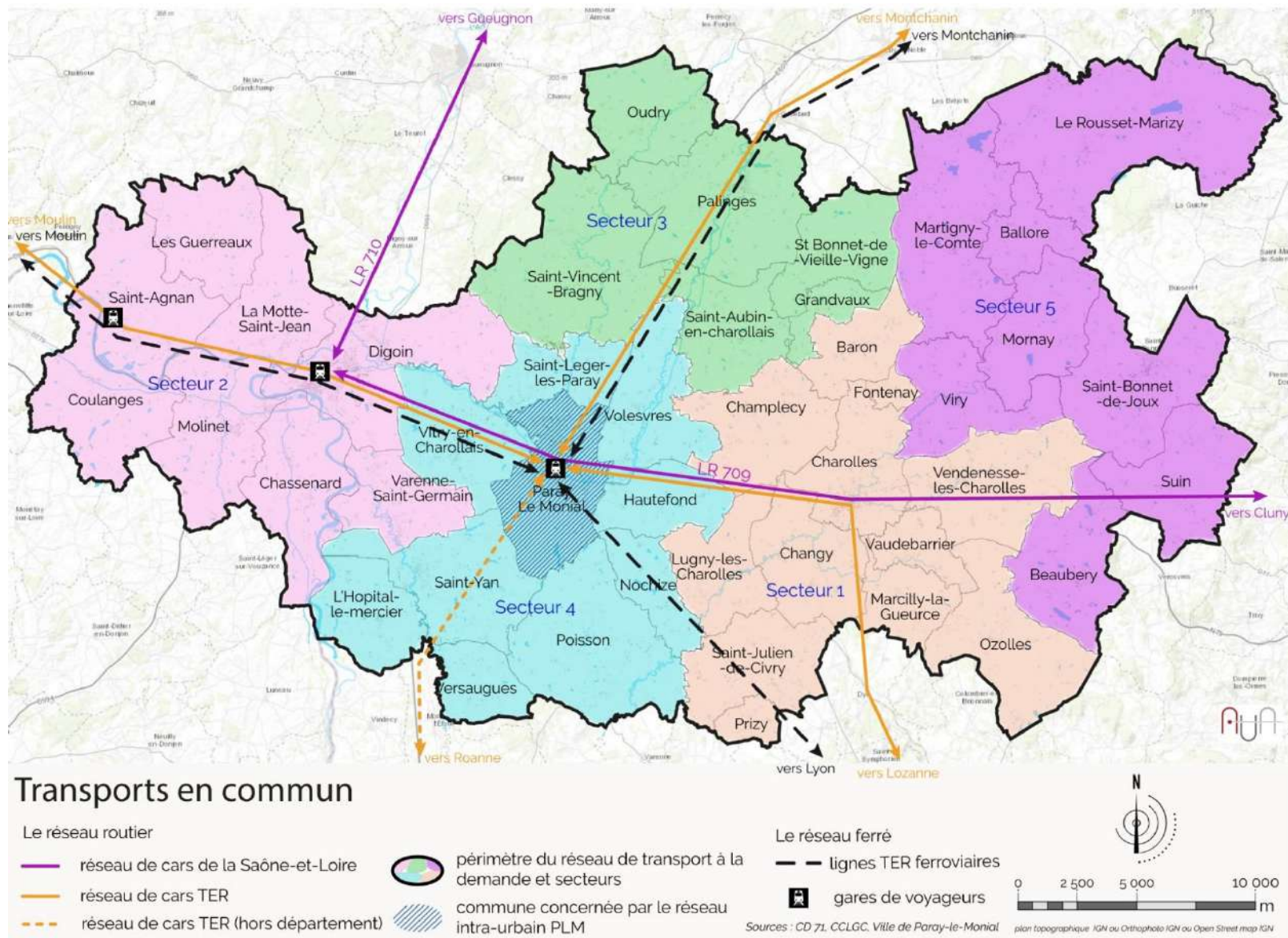
La gare de Saint-Agnan est en réalité une halte ferroviaire, c'est-à-dire qu'elle ne dispose d'aucun guichet. Seule une billetterie automatique est disponible. La halte ne propose aucun service mais il existe une supérette (installée dans l'ancienne gare) et un bar/restaurant de l'autre côté de la route. Elle n'est desservie par aucune ligne de transports en commun. Elle dispose d'un parking voiture d'une vingtaine de places.



Ancienne gare de Saint-Agnan. L'accès aux quais se fait en passant à droite

L'offre en transports en commun actuelle permet de relier les pôles d'attractivité internes et externes mais elle reste à développer localement dans le cadre de la compétence mobilité de la CCLGC. En effet seul 1,3% des déplacements quotidiens s'effectuent en transports en commun en 2018 contre 1,8% sur la CC Brionnais Sud Bourgogne, 1,9% sur CC Entr'Allier Besbre et Loire, 2,7% sur CU Le Creusot - Montceau-les-Mines ou 2,3% sur CC du Clunisois).

Il apparaît que la gare de Paray-le-Monial joue et jouera un rôle central dans les déplacements. Mais un des enjeux est de réduire les temps de trajet vers les polarités extérieures (Mâcon par exemple) pour rendre ce mode de transport attractif. Aujourd'hui l'usage de la voiture avec le réaménagement de la RCEA est beaucoup plus incitatif.



4. Modes actifs / alternatifs

A/ Les déplacements piétons : une pratique à développer

A l'échelle de la communauté de communes, 5,9% des actifs du territoire affirment se rendre au travail à pied en 2018 (source : INSEE).

La marche à pied dans les déplacements domicile-travail quotidiens est majoritairement pratiquée dans les communes les plus grandes qui disposent de cheminements dédiés et d'un bassin d'emplois important dans l'enveloppe urbaine.

L'effort est à porter prioritairement à l'intérieur des enveloppes urbaines pour mettre en lien les secteurs résidentiels situés à proximité des pôles d'emplois ou des transports en commun.

B/ Un réseau cyclable à renforcer

Le réseau cyclable de la communauté de communes du Grand Charolais répond à plusieurs usages :

- Ponctuels et récréatifs généralement opérés le week-end (promenade, sport), notamment sur la Voie Verte,
- Quotidiens dans la mesure où les aménagements peuvent aussi favoriser les déplacements vers les lieux d'emplois, les écoles et les commerces, mais encore peu utilisés, le maillage n'étant pas suffisant.

Ce réseau est très limité, du fait de l'éloignement des bourgs les uns par rapport aux autres et de la topographie vallonnée du territoire. Le réseau s'appuie principalement sur un axe structurant : la Voie Verte dont les branches Ouest (vers Bourbon-Lancy) et Sud (Vers Marcigny) sont en site propre. Toutefois l'utilisation est principalement axée sur le tourisme et le loisir.

Certaines communes comme Digoïn ou Paray-le-Monial disposent d'aménagements liés à la pratique du vélo : haltes proposant des services de location et/ou réparation, des bornes de recharge pour les vélos à assistance électrique, des stations de lavage, de gonflage, d'entretien... Cela s'explique par la taille des communes et de leur niveau global de services. Certaines communes sont dotées d'aménagements permettant de favoriser l'utilisation du vélo comme des bandes cyclables, des zones 30 km/h ou zones partagées.

À l'échelle du territoire, le manque d'aménagement est un frein à une utilisation plus importante de ce type de mode de déplacement. En 2018, seulement 1,8% des trajets domicile/travail sont effectués en vélo. Le développement de l'offre en vélos à assistance rend plus accessible ce type de déplacement, à condition d'avoir des itinéraires adaptés, aménagés et sécurisés.

L'un des enjeux est de développer les déplacements domicile/travail à vélo (et éventuellement vélo + train) en optimisant le trafic à vélo sur la Voie Verte, mais aussi en desservant les zones industrielles/artisanales et les communes adjacentes.

Hormis l'aménagement d'itinéraires cyclables, la problématique du stationnement est également importante : la majorité des communes ne disposent pas d'emplacements sécurisés pour le stationnement des vélos ce qui peut être un frein à l'utilisation de ce mode de déplacement. Au-delà du nombre de places de stationnement, l'emplacement est un élément clé : proximité des transports en commun, des équipements et/ou des commerces/services.

La Voie Verte

Le territoire de la communauté de communes du Grand Charolais est le support d'une partie de la Voie Verte développée par le conseil départemental de la Saône-et-Loire. Ce réseau de voies se développe petit à petit et doit permettre à terme de proposer non seulement un réseau de voies touristiques mais également une infrastructure pour les déplacements quotidiens.



Voie Verte à Digoïn



Voie Verte à Paray-le-Monial

Le développement de la Voie Verte s'inscrit dans une logique d'ensemble menée au niveau départemental depuis 25 ans (âge du premier tronçon). En 2020, le département de la Saône-et-Loire a mis en place le Plan Tous à Vélo afin de favoriser les déplacements quotidiens à vélo. En effet une enquête réalisée par l'Agence d'urbanisme Sud Bourgogne montrait que 54 % des actifs de Saône-et-Loire habitaient à moins de 5 km de leur lieu de travail et que 63 % des habitants résidaient à moins de trois kilomètres d'un ensemble relativement complet de services et commerces de proximité. Le développement de ce mode de transport sur le territoire est donc pertinent. Depuis 2020 le département a mis en place une aide financière pour l'équipement des ménages qui fonctionne très bien, l'enveloppe allouée annuellement étant rapidement utilisée.



En parallèle le département a défini un nouveau schéma directeur des Voies Vertes afin de développer ce type d'infrastructures sur l'ensemble du territoire. Celui-ci acte la création de deux nouveaux grands axes stratégiques, qui concernent tous les 2 le territoire de la CCLGC :

- L'axe Cluny/Charolles/Paray-le-Monial par Saint-Point et Tramayes et la création d'une ramification depuis le secteur de Montmelard/Gibles/La Clayette jusqu'au département de la Loire,
- L'axe Nord-Sud entre Autun et Digoin.

En matière de fréquentation, les tronçons situés sur le territoire ont connu une forte augmentation en 2020.

La station de comptage de Vitry-en-Charollais a enregistré une moyenne d'environ 59 600 passages par an entre 2012 et 2019 (avec une variation entre 51 100 et 69 000 selon les années). L'année 2020 a connu une forte augmentation avec 84 400 passages, soit +53% par rapport à 2019. Cela peut s'expliquer par les contraintes sanitaires en vigueur dans les transports en commun du fait de la crise sanitaire qui ont engendré un report vers le vélo et aussi par un besoin de sortir et de profiter du plein air après les périodes de confinement.

La station de comptage de Saint-Yan, mise en place seulement en 2019, a enregistré une augmentation plus mesurée mais tout de même importante en 2020 : +13% par rapport à 2019, avec 35 100 passages.

En matière d'utilisation, la Voie Verte est actuellement principalement utilisée pour les loisirs. L'enjeu est d'augmenter la part de l'utilisation quotidienne de ces itinéraires.

L'Eurovelo 6

Le territoire de la communauté de communes du Grand Charolais est également traversé par plusieurs itinéraires de cyclotourisme dont l'Eurovelo 6. Eurovelo est un vaste réseau à l'échelle européenne regroupant pas moins de 19 itinéraires. L'Eurovelo 6 relie l'océan Atlantique à la Mer Noire en passant par l'Europe centrale. Une partie de cet itinéraire passe par le Grand Charolais en empruntant notamment les infrastructures de la Voie Verte.

Les déplacements quotidiens à vélo restent pour l'instant limités : seulement 1,8% de déplacements domicile-travail en 2018. Il existe un réel enjeu de développement de ce type de mode de déplacement dans un contexte de réchauffement climatique de plus en plus prégnant.

C/ Le covoiturage

Afin de réduire la place de la voiture dans les déplacements quotidiens des habitants, le développement du covoiturage est une des solutions à développer.

Actuellement le territoire compte peu de parkings matérialisés et recensés dédiés au covoiturage : Digoin, Saint-Léger-Lès-Paray et Vendennesse-lès-Charolles.

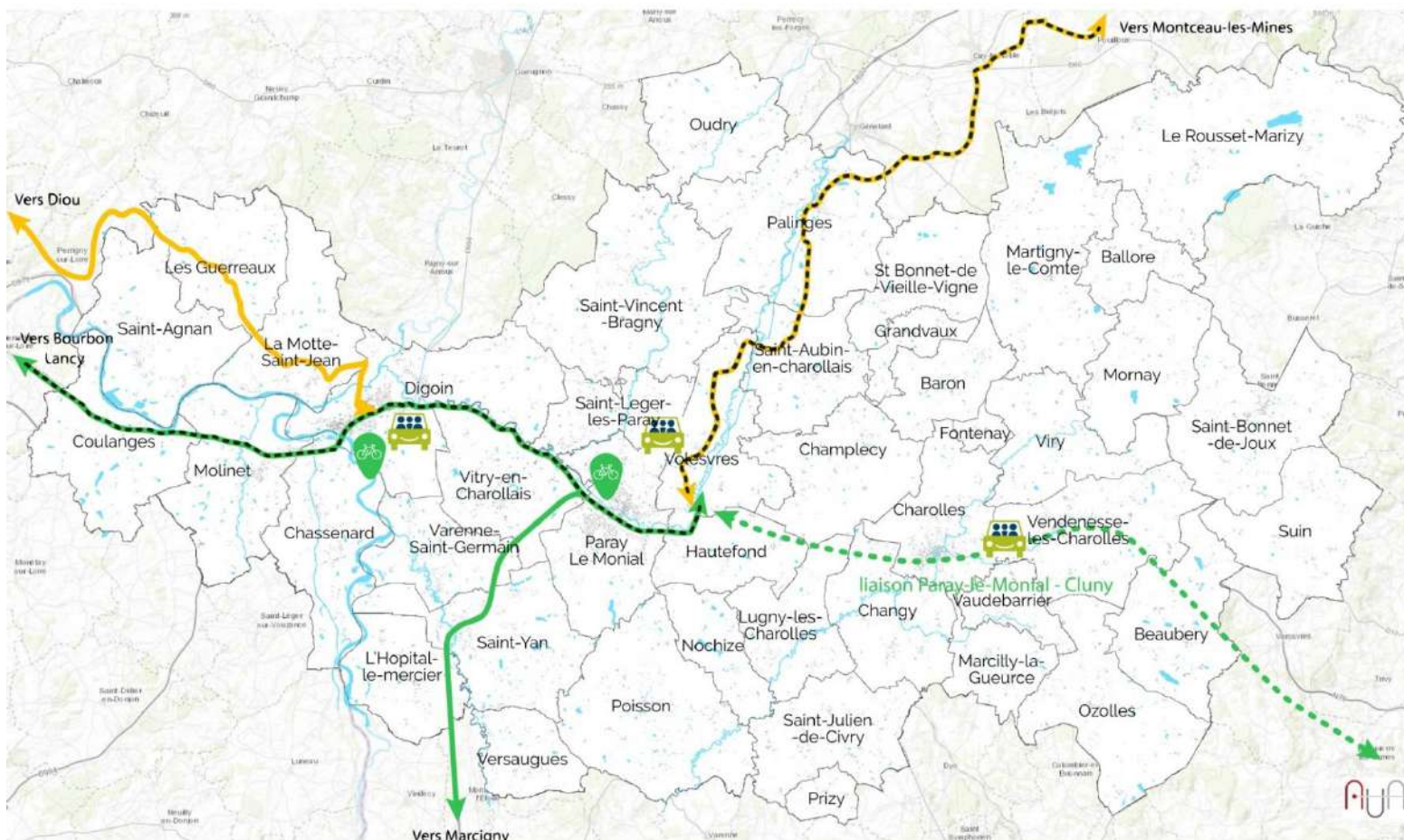
La pratique est encore peu importante à l'échelle du territoire mais se développe spontanément. On recense quelques zones de stationnement « sauvage » dans les secteurs de rabattement à proximité de la RCEA qu'il conviendrait d'aménager afin de les sécuriser.

Le schéma régional du covoiturage définit la localisation des aires à créer en fonction de la localisation sur le Réseau Routier d'Intérêt Régional (notamment à proximité des échangeurs sur la RCEA) et de la population dans l'aire de captage (10 km). Les 3 aires existantes ont été implantées conformément à ce schéma.

Le développement du covoiturage est à accompagner conformément aux prescriptions du PCAET de la communauté de communes par des créations de parkings mais également par de l'information et des incitations.



Parking de covoiturage à Digoin à proximité de l'échangeur sur la RCEA



Modes de déplacements alternatifs : cycle et covoiturage

— voie verte : tronçons en enrobé

— voie verte : tronçons partagés avec les véhicules motorisés

--- voie verte : tronçons en projet

--- tronçon faisant partie de l' Eurovélo 6

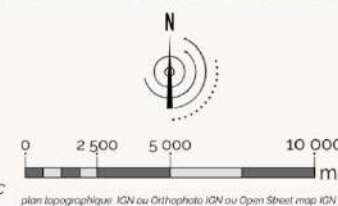


haltes dédiées aux vélos :
- location/réparation
- point de recharge
- station lavage/gonflage/entretien



parking de covoiturage

Sources : CD 71, schéma régional des aires de covoiturage BFC



D/ Le transport fluvial et aérien

Le transport fluvial

Le territoire profite de la présence de 2 canaux navigables (canal du Centre et canal latéral de Roanne à Digoin). Le premier relie Digoin à Chalon-sur-Saône en passant par Montceau-les-Mines et la côte de Beaune, le second les villes de Roanne et Digoin et plus exactement le canal latéral de la Loire et le canal du Centre.

Il n'existe pas d'offre en transports de passagers et les canaux ne sont plus exploités pour le transport de fret. L'utilisation se limite actuellement à la navigation de plaisance.

Le territoire de l'intercommunalité dispose d'un port (Digoin) et de 4 haltes nautiques (Coulanges, Molinet, Chassenard et Paray) dont 2 proposant des aires de pique-nique.

Le réseau navigable a une vocation uniquement touristique mais dispose de nombreux atouts à mettre en valeur.

Le transport aérien

Le territoire dispose d'un aéroport, implanté sur les communes de Saint-Yan, L'Hôpital-le-Mercier et pour une petite partie Varenne-Saint-Germain. Cette infrastructure a une grande emprise et dispose de 3 pistes dont 2 revêtues. La plus longue des pistes fait plus de 2 km de long et permet d'accueillir des avions gros porteurs. L'aéroport est équipé pour accueillir du trafic IFR (vols aux instruments).

Le site est géré par un syndicat mixte (Saint Yan Air'e Business) regroupant le conseil régional de Bourgogne, le conseil général de Saône-et-Loire ainsi que les trois communes de Saint-Yan, Varenne-Saint-Germain et L'Hôpital-le-Mercier.



Pont-canal à Digoin



Infrastructure de l'aéroport de Saint-Yan

La plateforme accueille plusieurs établissements de formation dans les métiers de l'aéronautique :

- L'ENAC (École nationale de l'aviation civile) assure sur son campus de Saint-Yan des formations de pilotes de ligne, d'instructeurs de vol et d'agents de la Direction générale de l'Aviation civile.
- Le CFGAMA, Centre de Formation pour les Gestionnaires d'Aéroports et les Métiers de l'Aéroportuaire, est un nouvel établissement, fruit d'un partenariat entre "Saint Yan Air'e Business" et la société Astérial Formation. Il propose aux acteurs aéroportuaire un vaste choix de formations (gestion aéroportuaire, prévention, lutte contre le péril animalier...).
- L'entreprise suisse BTEE SA, via sa division Airtrace, dispense des formations spéciales aéroport (gestion de la sécurité, sécurité d'exploitation, gestion de crise, environnement et biologie, sanitaire).
- La formation incendie est assurée par l'institut VI avec sa plateforme spéciale (recherche et aguerissement).

La plateforme est également le support d'activités de loisirs et culturelles autour du thème de l'aviation. On compte 1 aéroclub, 1 club de chute libre et 2 associations culturelles de mise en valeur du patrimoine aéronautique.

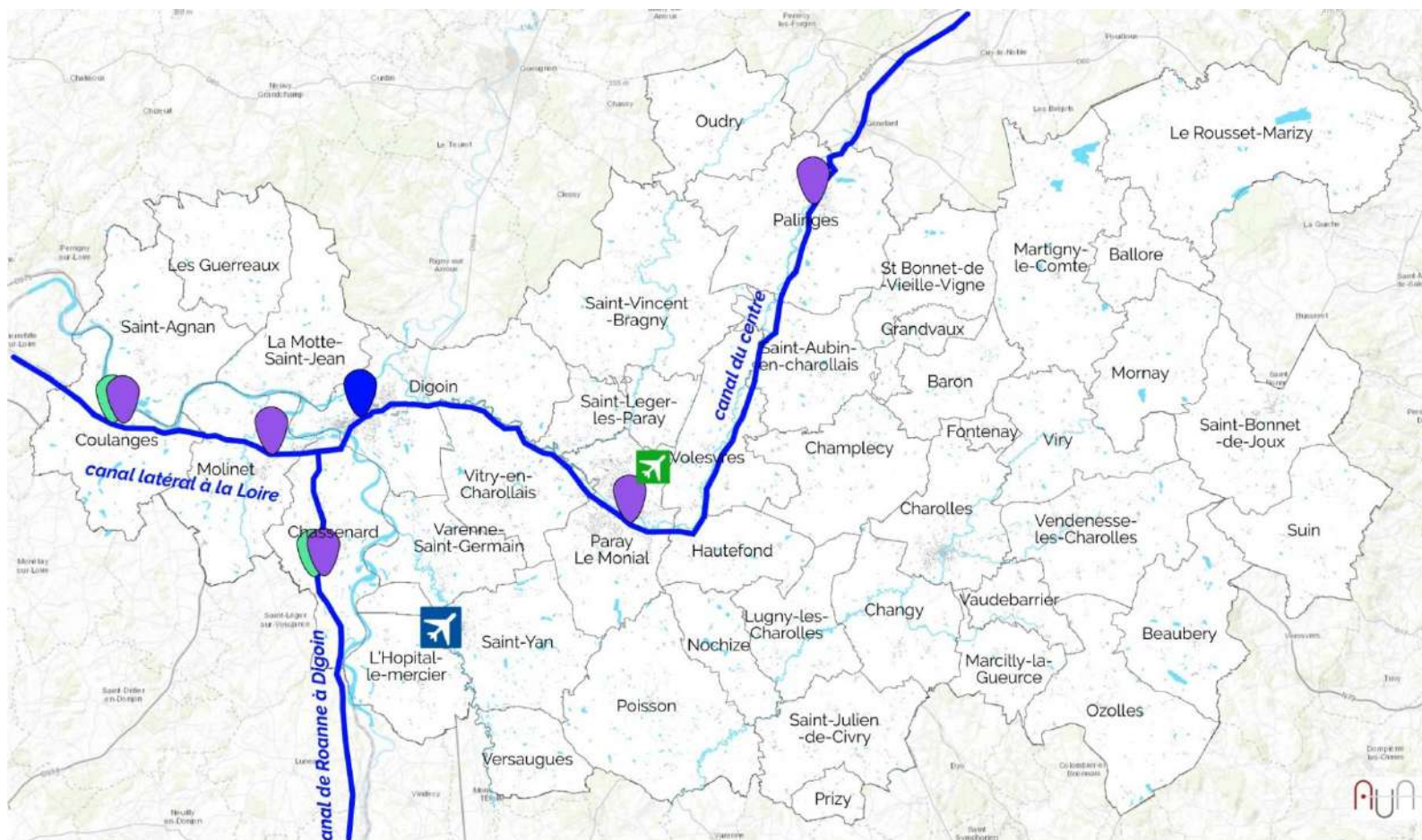
On recense également une entreprise d'assemblage et de commercialisation d'avions Zenair.

En 2013, un ensemble technique de test incendie appelé "plateforme mutualisée de recherche et d'aguerrissement" a été créé. Cet ensemble permet la formation mais aussi le test de divers objets et matériaux.

En matière de transport, seuls des vols à la demande sont disponibles, notamment pour l'aviation d'affaire.

On notera la présence d'un aérodrome à Paray-le-Monial dont à vocation est uniquement l'aviation de loisir.

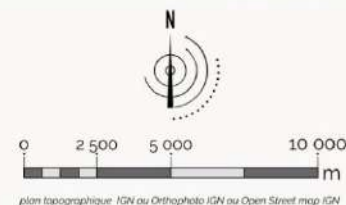
Le territoire offre une très faible possibilité en matière de transport aérien.



Modes de déplacements alternatifs : transport fluvial et aérien

-  voies navigables (petit gabarit, bateaux de moins de 38.50 m)
-  haltes nautiques
-  ports de plaisance
-  aires de pique-nique
-  aéroport
-  aérodrome

Sources : VNF, Destination Saône-et-Loire, CCLGC, DGAC





E/ Les connexions avec les lignes nationales et internationales

Le territoire de la communauté de communes du Grand Charolais ne dispose pas d'aéroports proposant des vols commerciaux réguliers ni de gare TGV.

Les gares TVG les plus proches sont :

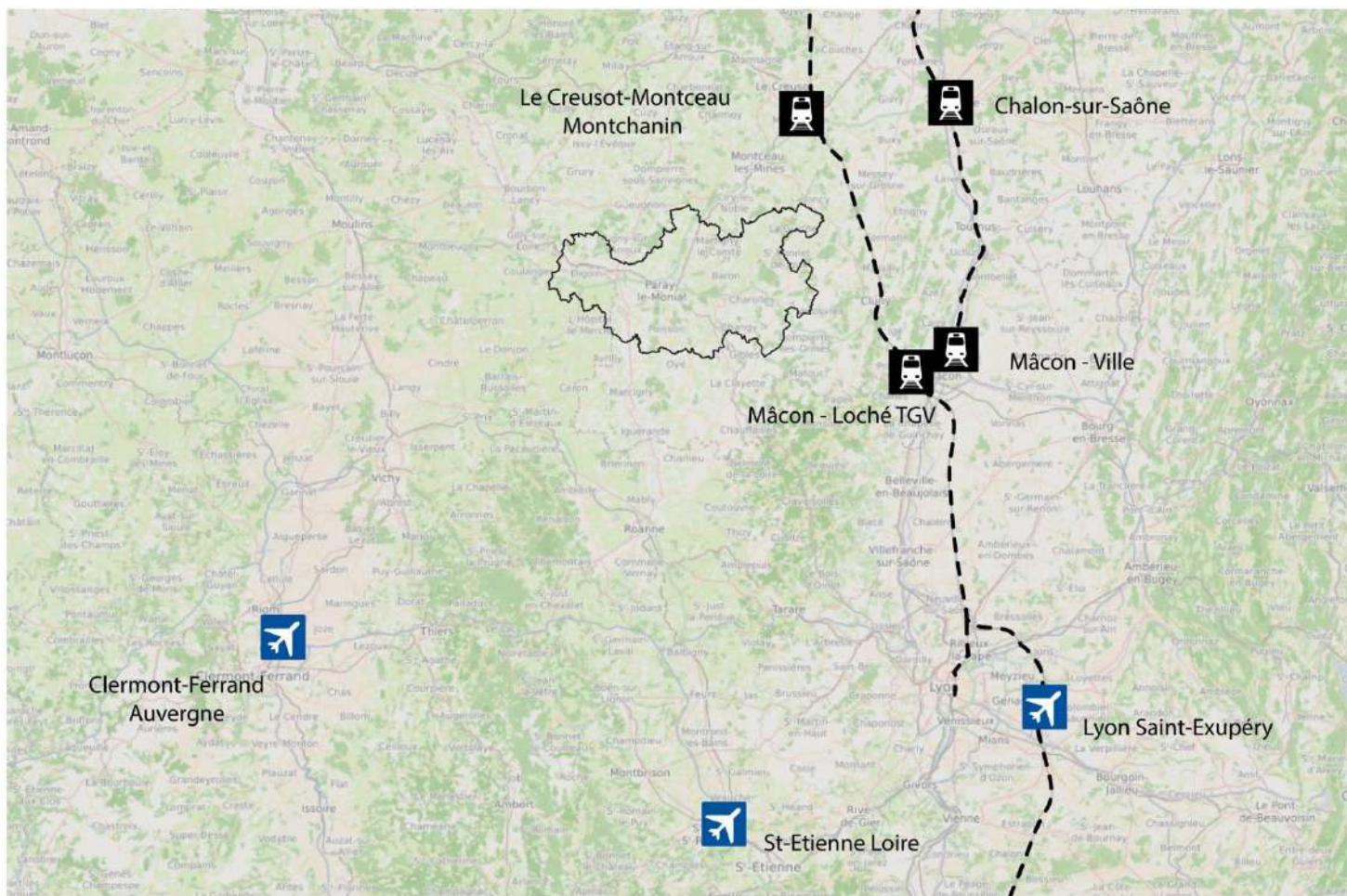
- Le Creusot-Montceau – Montchanin (30 à 50 min de route)
- Chalon-sur-Saône (50 min à 1h15 de route)
- Mâcon-Loché TVG (30 min à 1h00 de route)
- Mâcon-Ville (45 min à 1h15 de route)

Les aéroports le plus proche proposant des vols commerciaux réguliers sont :

- Lyon Saint-Exupéry (1h30 à 2h de route),
- Saint-Etienne Loire (1h40 à 2h de route)
- Clermont-Ferrand Auvergne (1h45 à 2h30 de route).

Les gares de Montchanin et de Mâcon-Loché permettent un accès rapide et aisé (via la RCEA) aux lignes TGV, notamment celle Paris-Marseille.

L'éloignement des aéroports rend l'accès aux lignes aériennes plus délicat pour un usage régulier.



Connexions avec les lignes nationales et internationales



aéroports accueillant des vols commerciaux réguliers



gares desservies par les lignes TGV

--- lignes TGV



Sources : géoportail.fr, snccf

plan topographique IGN ou Orthophoto IGN ou Open Street map IGN

5. Le stationnement

A/ Le stationnement des véhicules motorisés

L'analyse des capacités de stationnement permet de rendre compte des problématiques dans ce domaine au sein des communes, mais aussi de connaître les possibilités de mutualisation et de mutation de ces espaces.

À l'échelle du territoire, l'offre en stationnement est importante même pour les petites communes ce qui est cohérent avec la nécessité pour de nombreux habitants d'utiliser l'automobile pour leurs déplacements. On a ainsi un ratio de 256 places de stationnements pour 1000 habitants à l'échelle de l'intercommunalité. Toutefois le ratio peut varier fortement d'une commune à l'autre. Certaines disposent d'une très forte capacité du fait de la présence d'un attrait touristique (par exemple la butte de Suin) ou de la présence d'équipements ou de services structurants. D'autres ne disposent que les places nécessaires aux abords des équipements et services.

Globalement la localisation des stationnements publics est adaptée, majoritairement à proximité des services et équipements publics et dans les secteurs commerciaux. Il existe également une forte mutualisation des stationnements dans les centres-villes et centres-bourgs, les places servant autant pour les équipements et services que pour les commerces situés à proximité.

Une réflexion sera à mener pour mutualiser les futurs stationnements qui pourraient être créés, notamment les parkings relais aux abords des gares et pôles multimodaux et les parkings dédiés au covoiturage.

communes	places publiques	ratio pour 1000 hab
Ballore	28	295
Baron	67	230
Beaubery	70	196
Champlecy	20	90
Changy	100	215
Charolles	1168	404
Chassenard	60	58
Coulanges	74	231
Digoin	1484	192
Fontenay	25	481
Grandvaux	20	244
Hautefond	70	347
La-Motte-Saint-Jean	125	104
Le Rousset-Marizy	93	148
Les Guerreaux	130	560
L'Hôpital-Le-Mercier	122	401
Lugny-lès-Charolles	140	400
Marcilly-la-Gueurce	35	273
Martigny-le-Comte	110	268
Molinet	300	263
Mornay	46	338
Nochize	50	427
Oudry	101	264
Ozolles	70	179
Palinges	354	235
Paray-le-Monial	2515	273
Poisson	123	216
Prizy	45	776
Saint-Agnan	94	135
Saint-Aubin-en-Charollais	150	321
Saint-Bonnet-de-Joux	468	612
Saint-Bonnet-de-Vielle-Vigne	92	440
Saint-Julien-de-Civry	99	202
Saint-Leger-lès-Paray	128	171
Saint-Vincent-Bragny	254	250
Saint-Yan	330	285
Suin	262	1019
Varenne-Saint-Germain	118	162
Vaudebarrier	78	368
Vendennes-lès-Charolles	133	178
Versaugues	59	307
Viry	65	252
Vitry-en-Charollais	270	246
Volesvres	131	207
	10276	256

Au-delà du nombre de places par commune, il est intéressant d'analyser les aires de parking dans les polarités et à proximité des secteurs de transports en commun.

Charolles

L'analyse des capacités de stationnements dans le centre-ville de Charolles fait apparaître un total 1168 places publiques, dont 508 aménagées et matérialisées, 542 aménagées mais non matérialisées et 118 le long des rues du centre-ville. 17 sont réservées aux personnes à mobilité réduite. La majorité des places se situe dans un rayon de 10 minutes de marche de l'église, qui peut être considérée comme le centre géographique du centre-ville.

Au vu des capacités suffisantes du stationnement, l'enjeu pour le centre-ville de Charolles est de rationaliser la présence de la voiture et de permettre le changement des habitudes de déplacement. Notons que sur l'ensemble du centre-ville la vitesse est limitée à 30km/h.

Digoin

Les capacités de stationnements dans le centre-ville de Digoin s'élèvent à 1523 places publiques dont 39 dédiées aux personnes à mobilité réduite, 108 en zone bleue et 41 en « arrêt minute ». La majorité des places est localisée dans un rayon de 15 min à pied autour de la place Marcellin Vollat. En s'éloignant du centre on les retrouve surtout autour des équipements publics.

Les capacités en stationnement sont suffisantes. Comme à Charolles, l'enjeu est de faire cohabiter les déplacements doux (piétons et cyclistes) avec la circulation des véhicules. Dans un contexte de changement des habitudes de déplacement, chaque mode de transport devra trouver sa place. Une partie de l'hyper-centre est aménagé en espace partagé entre les piétons et les véhicules (rue du Centre, rue Titus Bartoli, place de l'Eglise, Place de la Mairie).

Il existe un enjeu en matière de déplacements domicile-travail au niveau de la gare de Digoin. Des aménagements ont été réalisés récemment aux abords de la gare (rue Jean Jaurès et place de la Gare) pour accroître les capacités et réorganiser le stationnement. Au total, près de 50 places sont à disposition des usagers du train. Un parking non aménagé propose une vingtaine de places supplémentaires rue du Tonkin, de l'autre côté du passage à niveau. Un peu plus loin, le parking de l'avenue des Platanes propose plus de 55 places à 250 m de la gare. L'offre est suffisante pour répondre à l'affluence actuelle des utilisateurs du train.

Paray-le-Monial

L'offre en stationnement public dans le centre-ville de Paray-le-Monial s'établit à près de 2670 places pour véhicules légers, dont 128 places réservées aux personnes à mobilité réduite. On recense également 53 places de stationnement pour les bus. La grande majorité des places se situent dans un rayon de 15 minutes à pied autour de la place de la Mairie. Celles présentes dans des secteurs plus excentrés sont localisées autour des équipements publics.

Au vu des capacités suffisantes du stationnement, l'enjeu du centre-ville de Paray-le-Monial est d'apporter plus de places aux déplacements doux (piétons et cyclistes) afin de réduire la présence de la voiture. Paray-le-Monial est la seule commune à disposer d'une zone totalement piétonne dans le centre-ville.

La gare de Paray-le-Monial représente un enjeu important en matière de déplacements domicile-travail. Elle enregistre une forte fréquentation et constitue un pôle multimodal important à l'échelle du territoire en regroupant 2 lignes ferroviaires, la ligne de car TER, les arrêts de cars des réseaux Mobigo et PLM. La gare dispose également d'une consigne pour stocker son vélo. Les enjeux sont d'améliorer l'accessibilité et de sécuriser les déplacements cyclistes vers la gare afin d'inciter les usagers à se rendre à la gare en vélo et de requalifier les abords de la gare qui n'ont pas la qualité que mérite cette infrastructure.

L'offre en stationnement véhicules est largement suffisante pour le territoire. Dans une optique de changement des modes de déplacements pour répondre aux enjeux climatiques et énergétiques, l'objectif portera plutôt sur une réorganisation de l'implantation des stationnements : Où sont-ils nécessaires ? Où sont-ils souhaitables ?

B/ Le stationnement des véhicules électriques

Les transports constituent une partie majeure de la pollution sonore et des émissions de Gaz à Effet de Serre. La voiture électrique constitue une des alternatives pour diminuer la pollution et limiter le changement climatique. Avec de nombreuses aides de l'État et des régions, les prix d'achat ont sensiblement baissé mais demeurent malgré tout élevés et ne permettent pas à l'ensemble de la population qui le souhaiterait de s'équiper. L'autre frein est la limitation du nombre de bornes de recharge. Sur ce point, les collectivités peuvent favoriser le développement du parc automobile électrique par l'installation de bornes de recharge publiques.

Le stationnement de véhicules électriques est en développement sur le territoire de la communauté de communes et plusieurs bornes de recharges ont été déployées par le Syndicat Départemental d'Énergie de Saône & Loire (SYDESL) :

- 2 bornes de recharge à Digoïn
- 2 bornes de recharge à Paray-le-Monial
- 1 borne de recharge à Nochize
- 2 bornes de recharge à Charolles
- 4 bornes de recharge à Saint-Bonnet-de-Joux.

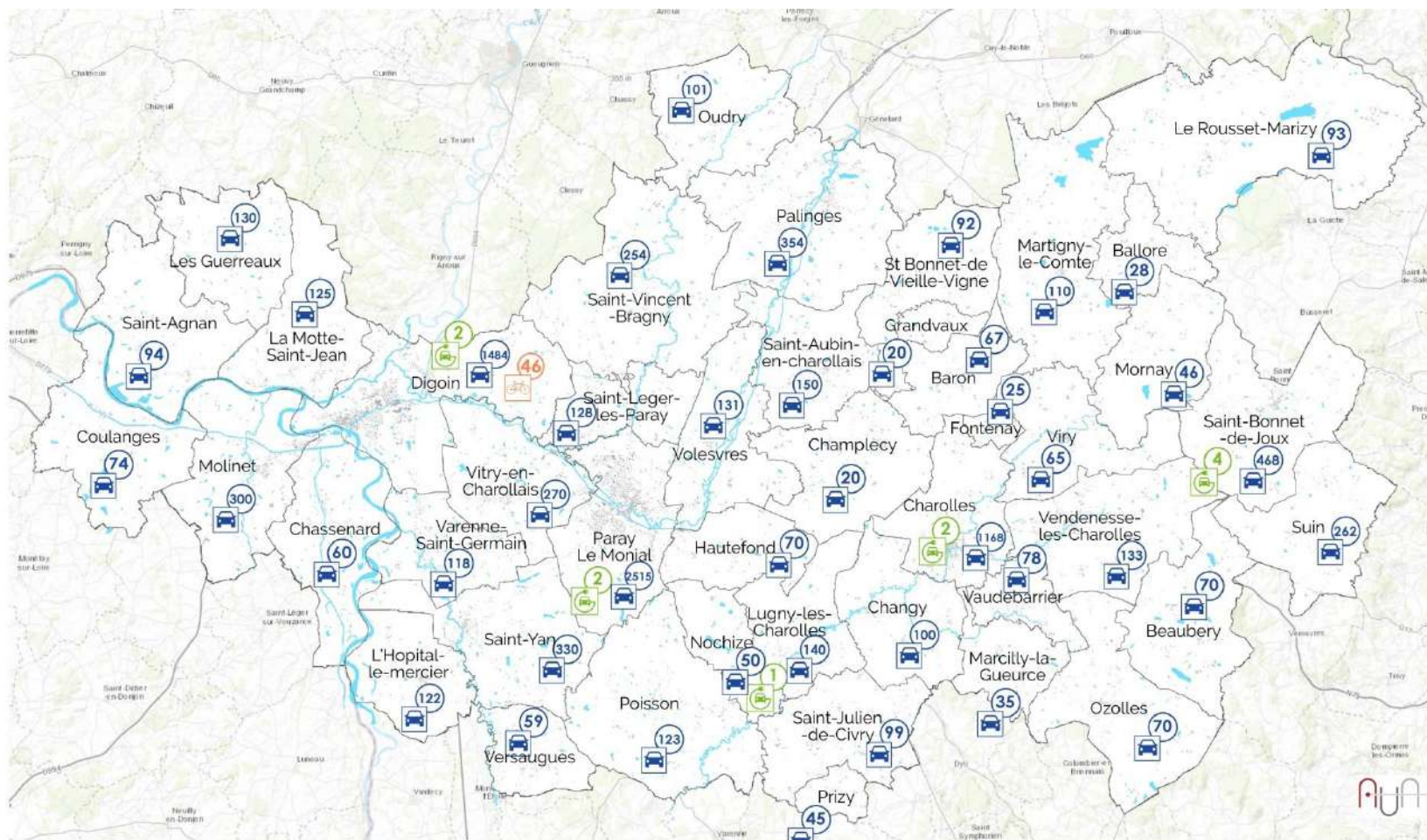
Des entreprises privées ont aussi implanté des bornes de recharge électriques utilisables lors de la fréquentation de leurs établissements.

Globalement il y a très peu de bornes de rechargement pour les véhicules électriques (11 sur le territoire) soit 0,27 borne/1000 hab. En 2020, le ratio était de 27,7 bornes/1000 habitants en Saône-et-Loire, de 57 dans l'Allier. Ce ratio a atteint 92/1000 hab pour la France en 2022.

Le taux d'équipements est encore faible au niveau national avec environ 2% de véhicules électriques ou hybrides rechargeables en 2022.

Le déploiement des bornes publiques relève de la volonté des collectivités locales (communes ou intercommunalité).

Le réseau de bornes de rechargement est à développer pour favoriser les déplacements moins polluants en cohérence avec les prescriptions du PCAET.



Offre en stationnement et bornes de rechargement



50 places de stationnement des véhicules légers

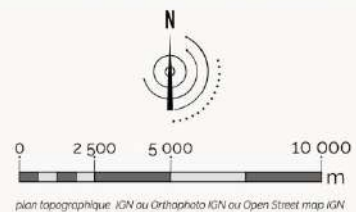


4 places de stationnement pour cycles



2 bornes de rechargement pour véhicules électriques

Sources : Région BFC, données communales, AUA



POINTS FORTS

- Un réseau viaire bien structuré et desservant tout le territoire
- Des déplacements quotidiens importants vers les pôles desservis par les transports en commun
- Une certaine diversification de l'offre en transports en commun (transport à la demande, ligne PLM)

POINTS DE VIGILANCE

- Des axes à fort trafic traversant les bourgs
- L'utilisation de la voiture pour la majorité des déplacements liée à une dépendance à ce type de mobilité en secteur rural.
- Une offre en transports en commun limitée
- Des modes de déplacements alternatifs (vélo, voiture électrique, covoiturage) encore trop peu utilisés

ENJEUX

- Définir les infrastructures à développer en priorité à l'échelle du territoire (routes, voies cyclables, parkings covoiturage, bornes de rechargement, ...)
- Favoriser l'usage des transports en commun (développement de l'offre, accès aux gares, création de pôles multimodaux...)
- Accompagner la transition vers les modes de déplacements alternatifs plus vertueux (covoiturage, autopartage, vélo, véhicule électrique, ...)

À noter toutefois que ces orientations ne relèvent pas forcément du champ de l'urbanisme du PLUI qui par contre pourra venir en appui de la politique mobilité mise en place par la communauté de communes et les différents acteurs.

Équipements, commerces et services

1. La répartition des équipements à l'échelle du territoire

De façon cohérente, la répartition des équipements, services et commerces sur le territoire correspond aux principaux axes de développement. Ils sont concentrés majoritairement dans les villes (Charolles, Digoïn, Paray-le-Monial) et les bourgs structurants (Palinges, Saint-Bonnet-de-Joux, Saint-Yan) de l'armature du SCOT. Cela s'explique en partie par la présence des infrastructures de communication et par la présence de pôles d'emplois. Digoïn et Paray-le-Monial sont les deux communes les plus importantes du territoire : elles sont situées sur l'axe de la RCEA où se regroupent les flux venant de l'agglomération du Creusot – Montceau-les-Mines et de Mâcon par l'Est et de Moulins-sur-Allier par l'Ouest. La position sur les axes principaux du territoire (RN70 et 79) a participé au développement de ces communes. On remarque que d'autres communes de moindre importance ont également bénéficié de la présence de ces axes : Charolles évidemment mais aussi Palinges, Vitry-en-Charollais, Vendenesse-Lès-Charolles ou Molinet.

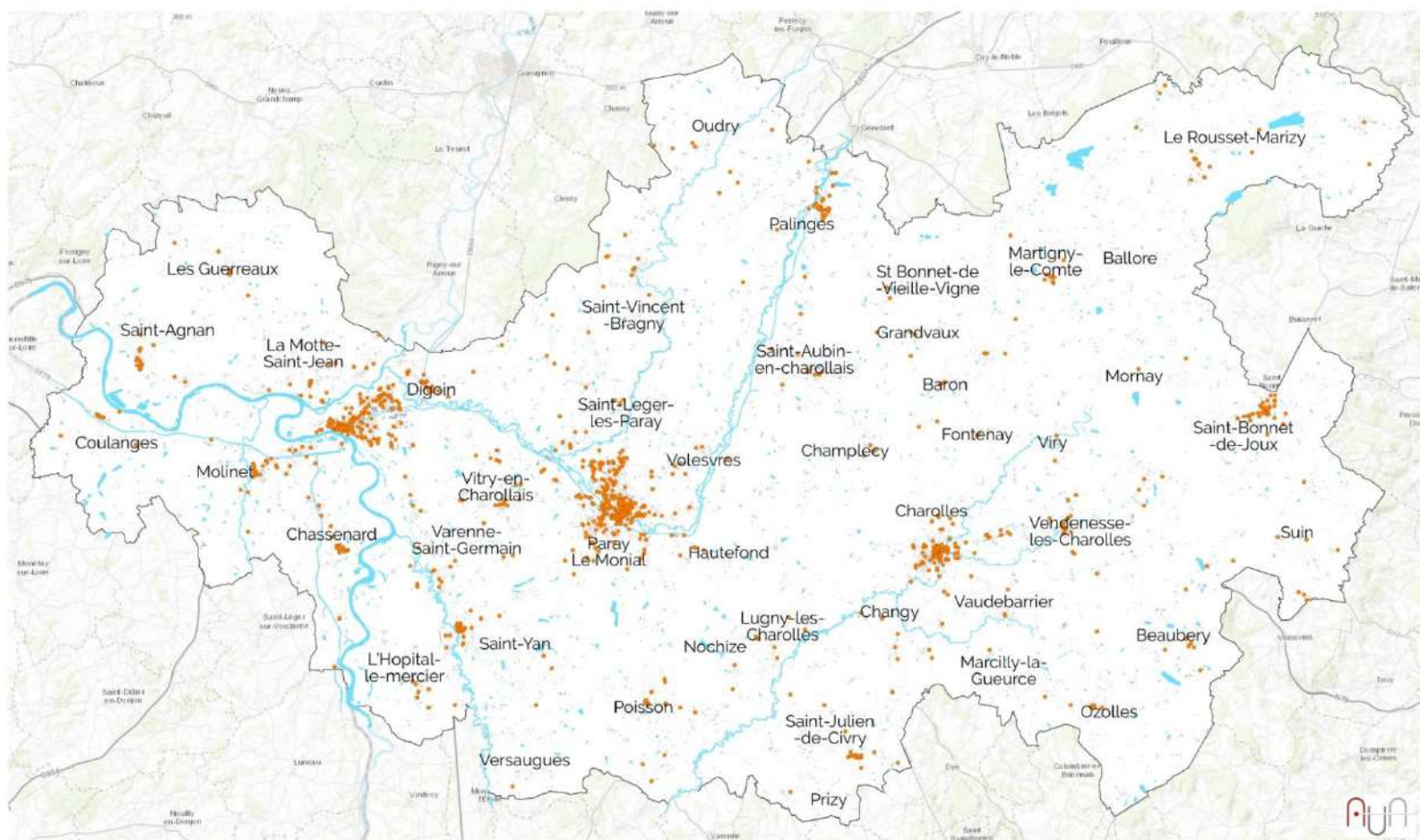
En s'éloignant de la RCEA, l'offre diminue progressivement mais les communes desservies par les routes départementales structurantes (RD994, 982, 985, 979 et 352) jouissent d'un niveau plus élevé que celles plus éloignées des grands axes. Bénéficiant de ces axes structurants, les communes de Saint-Yan, Saint-Julien-de-Civry ou Saint-Agnan regroupent une part non négligeable des équipements, services et commerces. Au sein des autres communes, les commerces du quotidien sont rattachés aux centre-bourgs, marquant ainsi leur centralité.

Les petites communes situées à proximité des villes et bourgs structurants profitent de l'offre existante et n'ont donc pas un taux élevé d'équipements. Il existe donc une certaine mutualisation au niveau du territoire.

Le taux d'équipements moyen est plutôt bon sur le territoire du Grand Charolais avec 37,6 équipements/1000 habitants. À titre de comparaison le taux est de 36,9 pour le département de la Saône-et-Loire, de 38 pour le département de l'Allier et de 36,2 pour la région Bourgogne-Franche-Comté.

On notera que les petites communes disposent souvent a minima d'un équipement de sports.

La pérennité des commerces, des services et des équipements, est un élément majeur d'attractivité, leur proximité contribuant à la qualité de la vie quotidienne des habitants.



Répartition de l'offre en équipements, commerces et services

- Equipements :
 - Sports, loisirs et culture
 - Commerces
 - Services aux particuliers
 - Santé et action sociale
 - Tourisme et transport
 - Enseignement



Source : BPE INSEE 2020

plan topographique IGN ou Orthophoto IGN ou Open Street map IGN

2. L'offre en équipement

L'offre en équipements du territoire de la communauté de communes du Grand Charolais concerne en grande majorité les services aux particuliers puisque près de 50% des équipements, commerces et services présents sur le territoire font partie de cette catégorie selon l'INSEE (base BPE 2020). Il s'agit par exemple des restaurants, des coiffeurs, ou des artisans.

Les équipements de santé sont globalement bien développés mais avec une répartition basée essentiellement sur les villes et bourgs.

Les commerces sont quant à eux répartis principalement sur les pôles et représentent environ 14% de l'offre.

Services aux particuliers



49,1%

Sports, loisirs et culture



12,5%

Médical, paramédicales, santé et actions sociale



20,9%

Enseignement



3,6%

Commerce



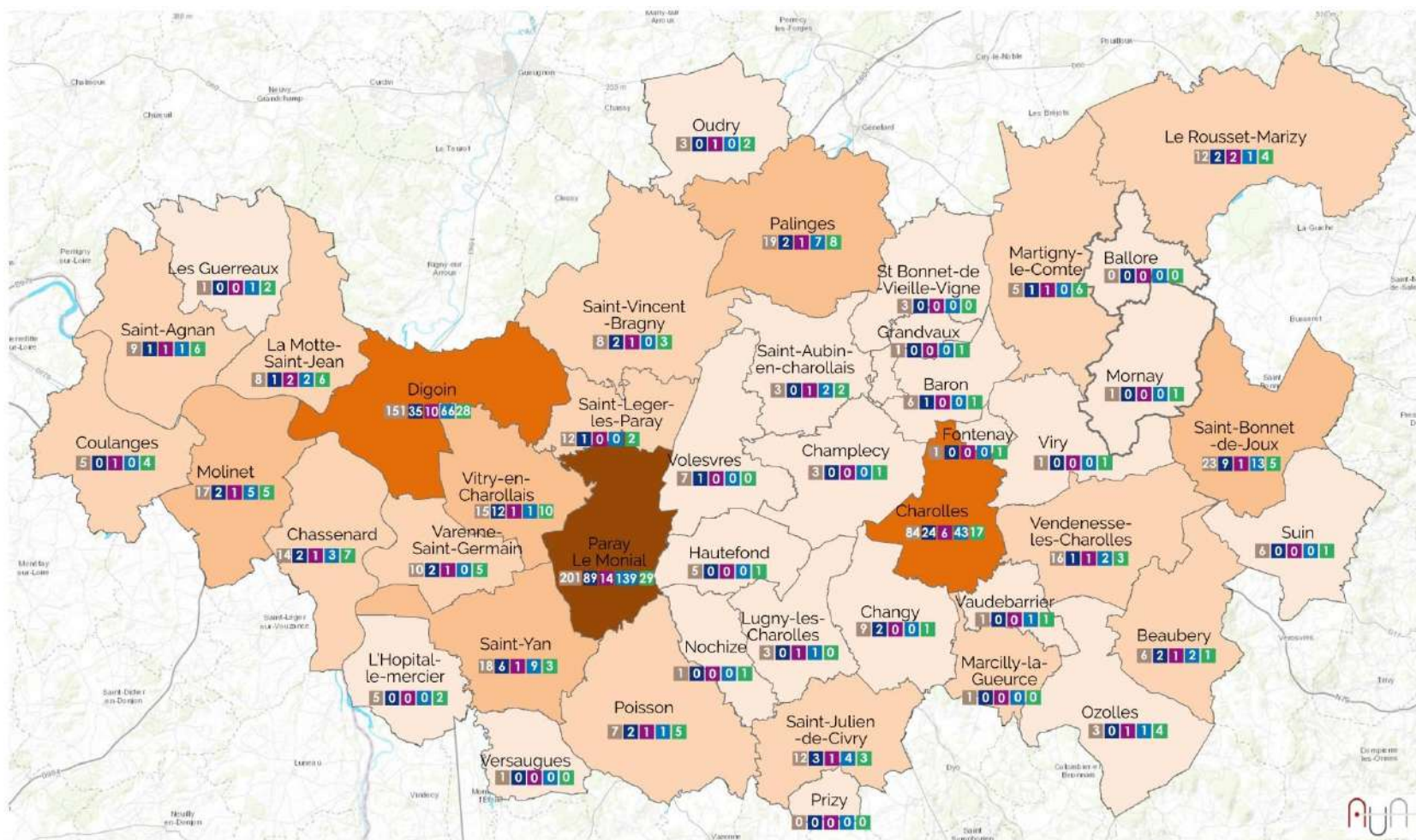
13,9%

Tourisme et transports



3,2%

Répartition des équipements par secteur d'activité sur le territoire de la Communauté de Communes du Grand Charolais
Source : Base BPE 2020, INSEE



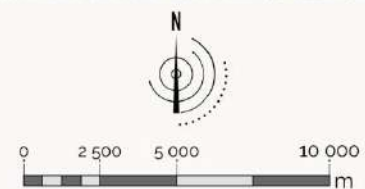
Détail de l'offre en équipements, commerces et services

Types d'équipements :

- Services aux particuliers
- Commerces
- Enseignement
- Médical, paramédical, santé & action sociale
- Sports, loisirs et culture

Nombre d'équipements :

- Moins de 10
- Entre 10 et 29
- Entre 30 et 99
- Entre 100 et 299
- 300 et plus (472)



Source : BPE INSEE 2020

plan topographique IGN ou Orthophoto IGN ou Open Street map IGN

Les services aux particuliers

"Les services aux particuliers se caractérisent par la mise à disposition d'une prestation technique ou intellectuelle principalement à destination des particuliers (ou ménages), même si certains d'entre eux concernent également les entreprises" (Source : INSEE)

Au sein des services aux particuliers, les services dits "privés" représentent près de 95% des services aux particuliers.

L'activité du bâtiment représente près de 35% des services aux particuliers, soit la part majoritaire dans les services privés : maçons, plâtriers, peintres, menuisiers, charpentiers, serruriers, plombiers, couvreurs, chauffagistes, électriciens, entreprises générales du bâtiment.

En termes quantitatif, la réparation automobile et de matériel agricole comptabilise le plus grand nombre d'établissements (109 d'après les données BPE 2020 l'INSEE), suivi de près par la restauration (100 établissements). Les activités de bien-être et de soins comme la « coiffure » et « l'institut de beauté – ongles » sont également importantes représentant respectivement 72 et 31 établissements. Les établissements bancaires sont également bien présents (27), ainsi que les vétérinaires (24 établissements) du fait de la forte activité d'élevage.

Les services publics présents dans une proportion de 5,2% sur le territoire sont :

- 1 commissariat de Police (Paray-le-Monial)
- 3 gendarmeries (Charolles, Digoin et Paray-le-Monial)
- 7 centres des impôts
- 1 centre de proximité pôle emploi (Digoin)
- 1 maison de services ou implantation France Services (Saint-Bonnet-de-Joux)
- 9 établissements de services funéraires
- 4 bureaux de poste, 3 relais poste et 8 agences postales.



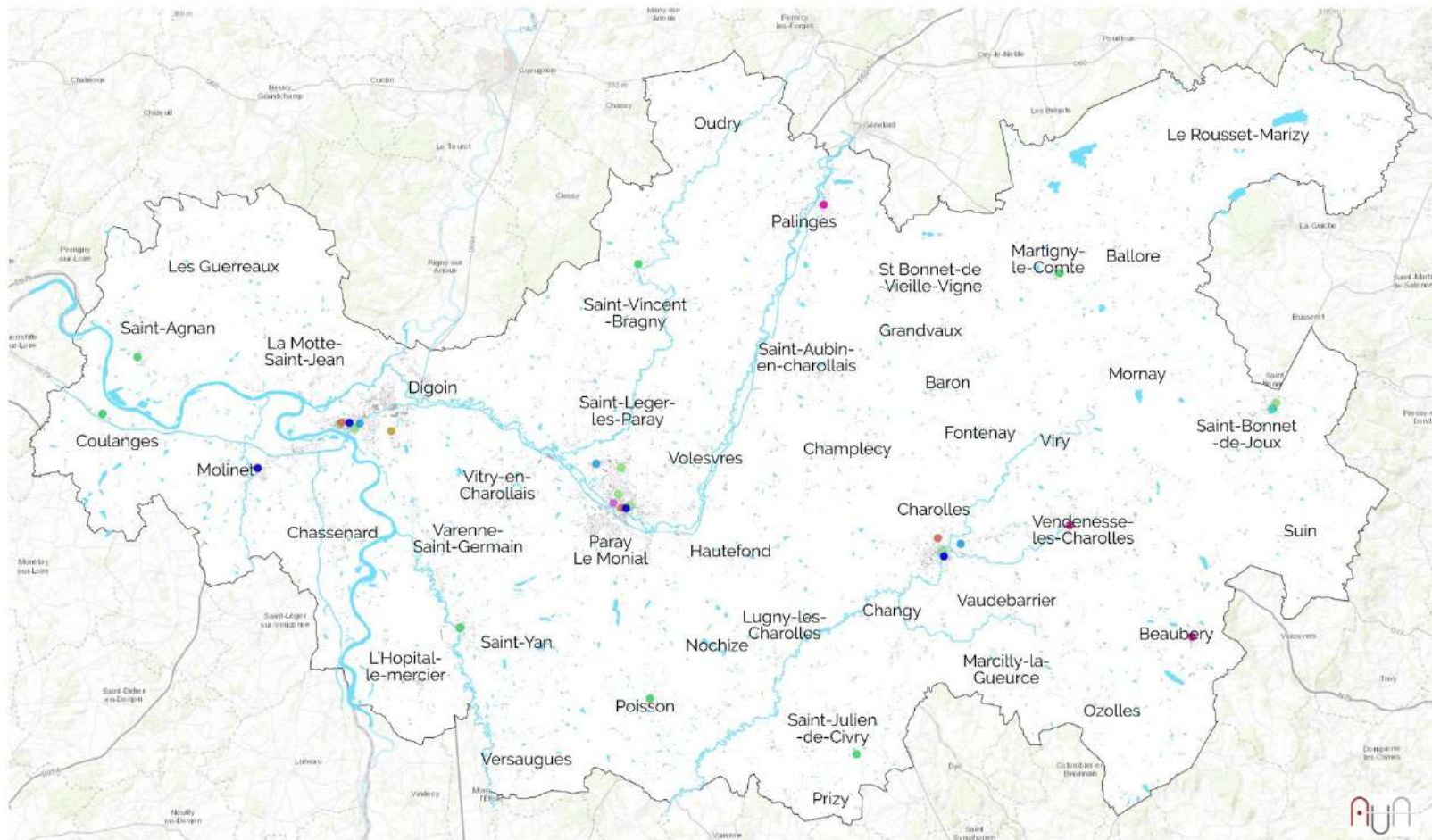
Le centre des Impôts de Paray-le-Monial



Gendarmerie de Digoin

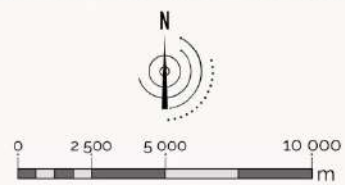


Agence postale et maison des services publics (PIMMS) à Saint-Bonnet-de-Joux



Répartition de l'offre en services publics

- | | | |
|---|---|--|
| ● Police | ● Pôle emploi | ● Bureau de poste |
| ● Gendarmerie | ● Maison des services publics | ● Relais de poste |
| ● Service des Impôts (DDFiP) | ● Service funéraire | ● Agence postale |



Source : BPE INSEE 2020

plan topographique IGN ou Orthophoto IGN ou Open Street map IGN

Les commerces

Le territoire compte 203 commerces (*Source : données BPE 2020 INSEE*). La commune de Paray-le-Monial concentre à elle seule 89 commerces du territoire soit près de 41% de l'offre. Les communes de Digoin (35), Charolles (24), Vitry-en-Charollais (12) et Saint-Bonnet-de-Joux (9) sont celles comptant le plus de commerces de proximité après Paray-le-Monial.

L'alimentation générale

Le territoire compte 2 hypermarchés, 10 supermarchés et 3 grandes surfaces de bricolage. Les établissements sont localisés à Paray-le-Monial (1 hypermarché, 4 supermarchés et 2 grandes surfaces de bricolage), Digoin (1 hypermarché, 2 supermarchés et 1 grande surface de bricolage), Charolles (3 supermarchés). Ces commerces sont tous localisés dans les villes et accessibles par les axes principaux, notamment la RCEA.

Concernant l'alimentation générale de proximité, il est recensé 2 supérettes (1 à Molinet et 1 à Paray) ainsi qu'un réseau d'épiceries (8) qui maillent le territoire : Charolles, Le Rousset-Marizy, Paray-le-Monial, Saint-Agnan, Saint-Julien-de-Civry, Saint-Yan, Vitry-en-Charollais (2).

Plusieurs marchés locaux, qui se tiennent tout au long de la semaine et à travers tout le territoire viennent compléter cette offre. Quelques communes disposent de marchés hebdomadaires, drainant des flux et attirant des habitants de communes voisines : Charolles (mercredi matin), Digoin (vendredi matin et dimanche matin), Palinges (vendredi matin), Saint-Agnan (vendredi matin), Saint-Bonnet-de-Joux (vendredi matin). On notera également la présence d'un marché estival le dimanche matin de mi-juin à fin-août à Charolles. La majorité des marchés se tiennent le vendredi matin ou le dimanche matin ce qui peut diviser les flux. Une redistribution sur la semaine serait peut-être à envisager.



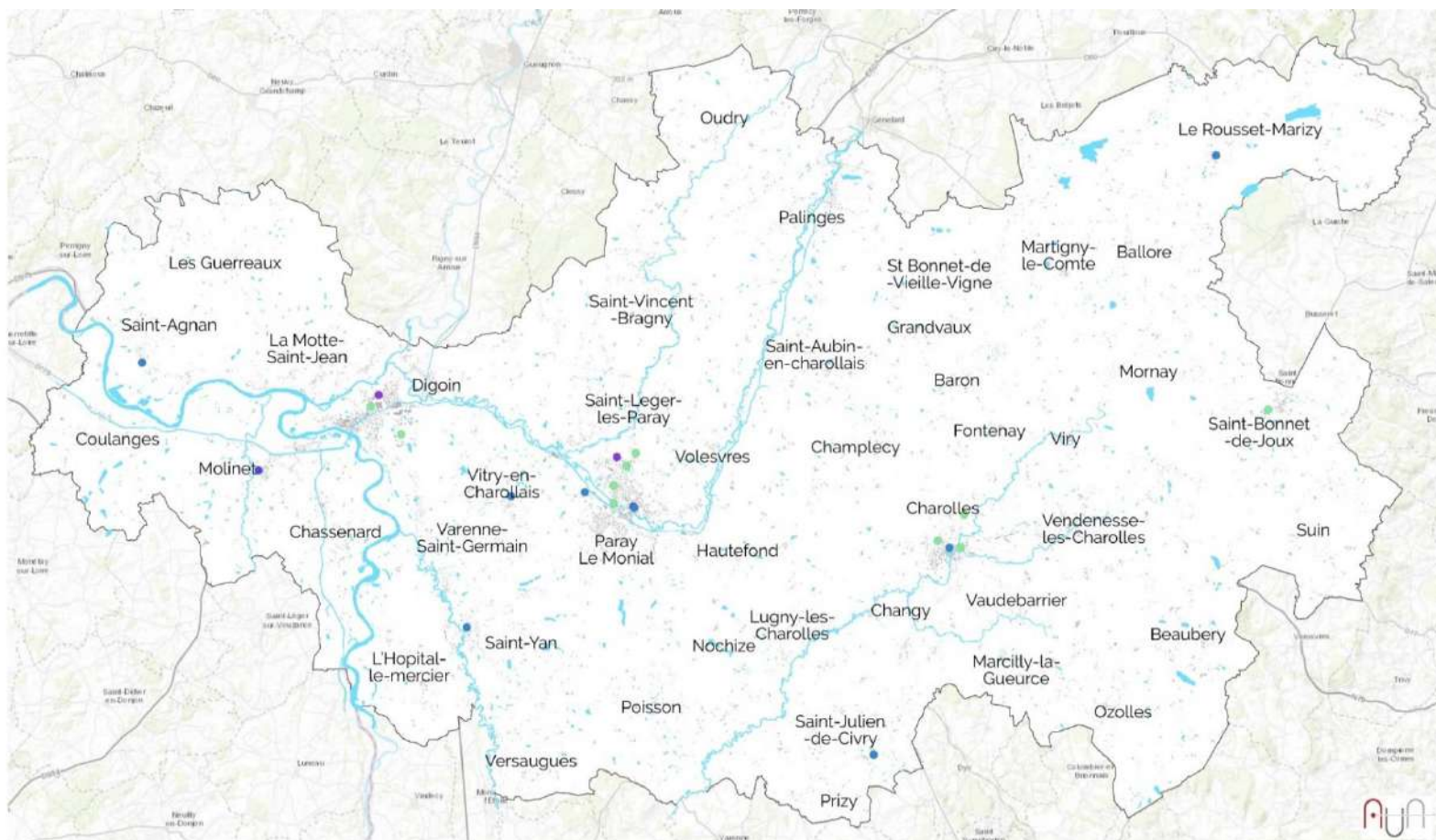
Supermarché à Charolles



Épicerie au Rousset-Marizy



Marché à Saint-Agnan



Répartition de l'offre en alimentation générale

- Hypermarché
- Supermarché
- Epicerie
- Supérette



Source : BPE INSEE 2020

plan topographique IGN ou Orthophoto IGN ou Open Street map IGN

Les petits commerces de proximité

Les commerces de proximité traditionnels, le plus souvent localisés en centre-bourg, sont mal repartis à l'échelle du territoire et restent représentés majoritairement des communes les plus grandes :

- 39 boulangeries
- 20 boucheries charcuteries
- 2 poissonneries
- 11 librairies/journaux



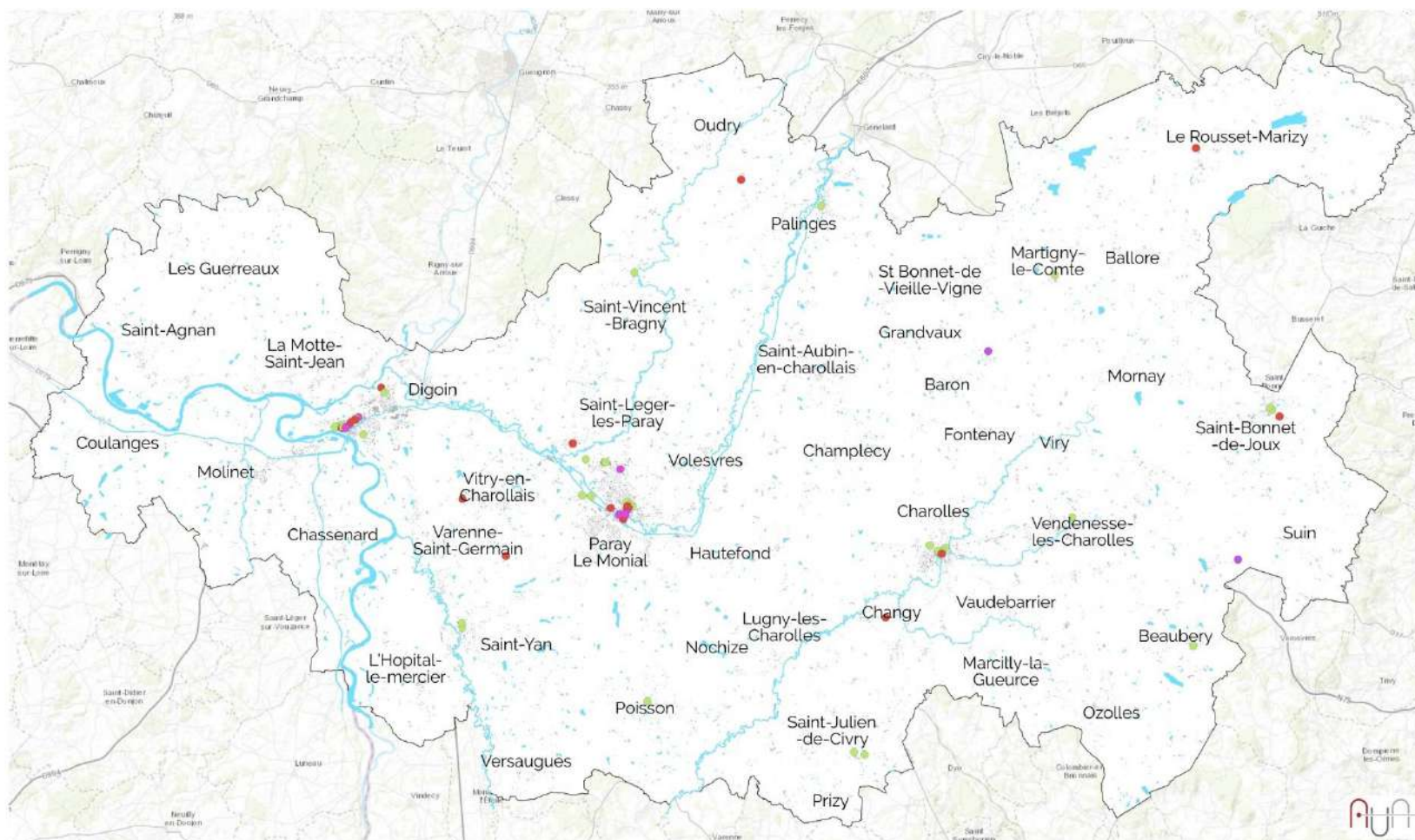
Boulangerie au Rousset-Marizy



Boulangerie à Saint-Julien-de-Civry

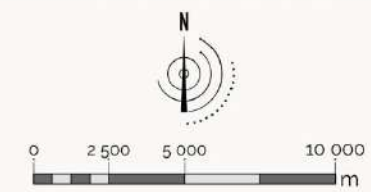


Regroupement des commerces de proximité autour d'une place à Palinges



Répartition des commerces de proximité

- Boulangerie
- Poissonnerie
- Boucherie charcuterie
- Librairie papeterie journaux



Source : BPE INSEE 2020

plan topographique IGN ou Orthophoto IGN ou Open Street map IGN

Les commerces de consommation courante

L'offre en commerces de consommation courante satisfait aux besoins courants des ménages et regroupe les catégories suivantes :

- Magasin de vêtement (25)
- Magasin d'équipement du foyer (7)
- Magasin de chaussures (7)
- Magasin d'électroménager et d'équipements audio-vidéo (5)
- Magasin de meubles (6)
- Magasin d'articles de sports et de loisirs (8)
- Droguerie, quincaillerie, bricolage (2)
- Parfumerie, cosmétique (2)
- Horlogerie, bijouterie (1)
- Fleuriste, jardinerie, animalerie (14)
- Magasin d'optique (13)
- Magasin de matériel médical et orthopédique (5)
- Station-service (11)

A l'instar des autres commerces et services, l'offre se concentre essentiellement dans les 3 villes, dans les bourgs structurants et les communes les plus grandes.

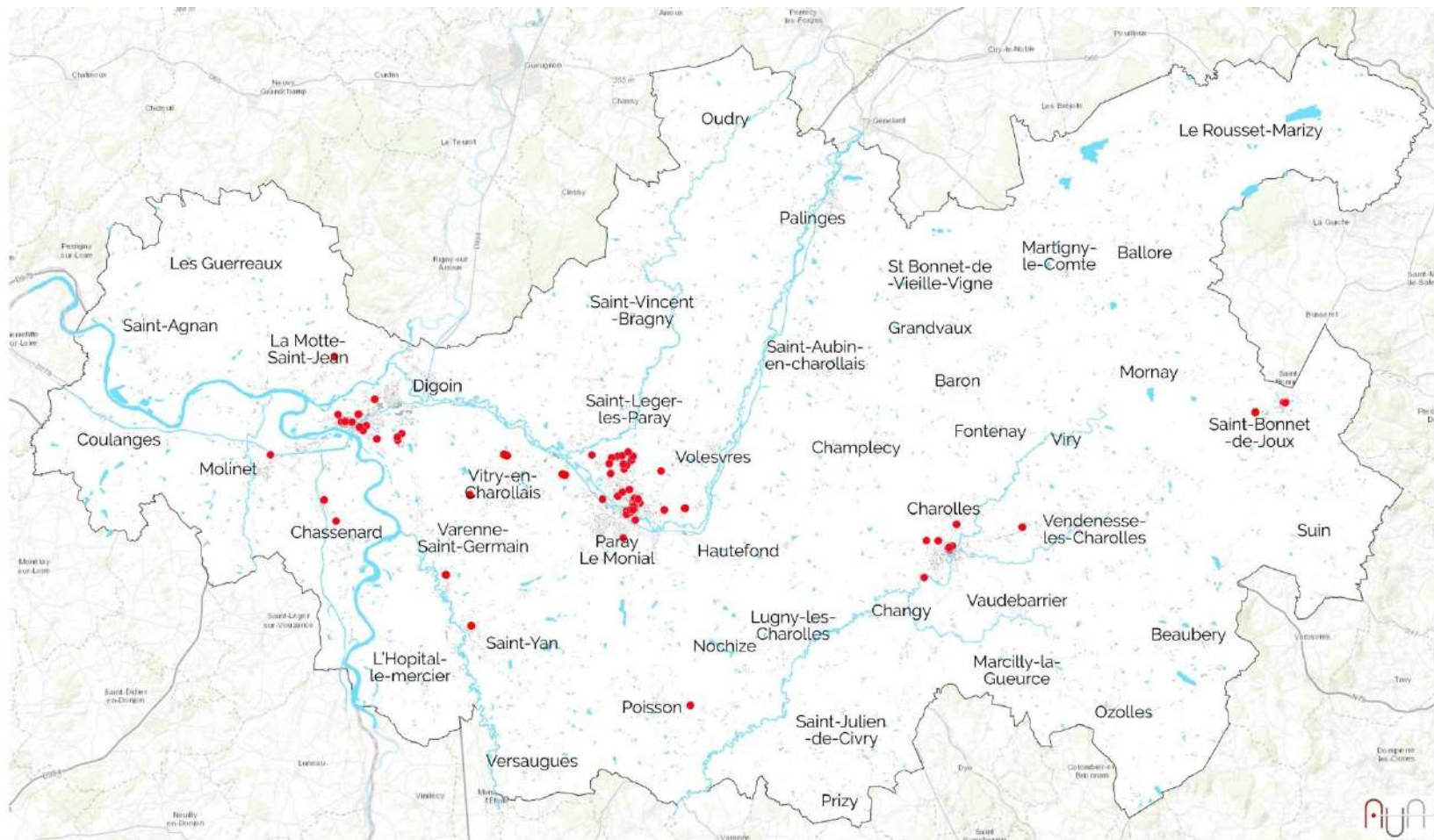
La répartition spatiale des équipements, commerces et services sur le territoire met en relief le rôle prépondérant des villes et des bourgs dans son fonctionnement. Elle met également en avant la nécessité des déplacements pour accéder à la grande majorité des équipements, commerces et services.



Rues commerçantes à Paray-le-Monial



Rue commerçante à Digoin



Répartition des commerces de consommation courante

- commerces : *magasin de vêtements, de chaussures, d'équipement du foyer, d'électroménager, de meubles, d'articles de sports et de loisirs, d'optique, de matériel médical et orthopédique, droguerie/quincaillerie, parfumerie/cosmétique, horlogerie/bijouterie, fleuriste/jardinerie/animalerie, station-service.*



Source : BPE INSEE 2020

plan topographique : IGN ou Orthophoto IGN ou Open Street map IGN

L'enseignement

Les établissements scolaires maternelles et primaires

Le territoire compte 40 écoles maternelles et élémentaires. Six communes sont concernées par un regroupement pédagogique intercommunal, consistant à associer plusieurs écoles à faible effectif afin de constituer une école concernant plusieurs sites. On notera que les RPI s'affranchissent des limites de l'intercommunalité, avec des regroupements avec des communes des communautés de communes voisines.

Les communes disposant d'au moins une école sont les suivantes : Molinet, Chassenard, Charolles, Digoin, Le Rousset-Marizy, Oudry, Palignes, Martigny-le-Comte, La Motte-Saint-Jean, Paray-le-Monial, Saint-Aubin-en-Charollais, Poisson, Saint-Agnan, Saint-Bonnet-de-Joux, Saint-Vincent-Bragny, Saint-Yan, Vendennes-Lès-Charolles, Vitry-en-Charollais, Varenne-Saint-Germain, Beaubery, Coulanges, Lugny-les-Charolles, Ozolles et Saint-Julien-de-Civry.

18 communes n'ont plus d'école (41% des communes de l'intercommunalité) et scolarisent leurs élèves dans les communes voisines.

	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	variation 2015-2021
Écoles	3146	3132	3176	3123	3011	2954	2869	-9%

Effectifs scolaires des établissements maternelles et élémentaires entre 2015 et 2021 (source : annuaire-education.fr)

Les effectifs étaient globalement stables entre 2015 et 2018. Depuis 2019 ils sont en baisse régulière. Le nombre d'élèves a ainsi chuté de 9% entre la rentrée scolaire de 2015 et celle de 2021.



Ecole de Saint-Bonnet-de-Joux



Ecole de Saint-Julien-de-Civry

Les lieux d'enseignement secondaire et autres

Le territoire compte 4 collèges :

- Charolles (2)
- Digoïn
- Paray-le-Monial (2)

	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	variation 2015-2021
Collèges	1820	1787	1771	1763	1786	1719	1679	-8%

Effectifs scolaires des collèges entre 2015 et 2021 (source : annuaire-education.fr)

On observe également une baisse des effectifs des collèges, avec une chute des effectifs de 8% entre 2015 et 2021. La baisse a été plus régulière que pour les écoles.



On recense 4 lycées d'enseignement général sur le territoire : 1 à Charolles, 1 à Digoin et 2 à Paray-le-Monial.

L'offre en enseignement supérieur est complétée par deux lycées spécialisés :

- Le lycée d'enseignement professionnel de Paray-le-Monial (Lycée Astier)
- Le lycée d'enseignement agricole de Charolles.

Le lycée Wittmer de Charolles propose également des filières techniques en plus du parcours d'enseignement général.

	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	variation 2015-2019
Lycées	2626	2647	2608	2638	2542	-3%

Effectifs scolaires des lycées entre 2015 et 2019 (source : annuaire-education.fr)

Les effectifs des lycées ont connu une baisse sensiblement identique que celles enregistrées pour les collèges et les écoles (-4% et -2% respectivement entre 2015 et 2019). On observe donc une baisse globale des effectifs des élèves, toutes tranches d'âges confondues. Ce point est à mettre en relation avec la baisse de la part des moins de 30 ans dans la population du Grand Charolais.



Lycée Jeanne d'Arc à Paray-le-Monial



Lycée agricole à Charolles



Lycée Camille Claudel à Digoin

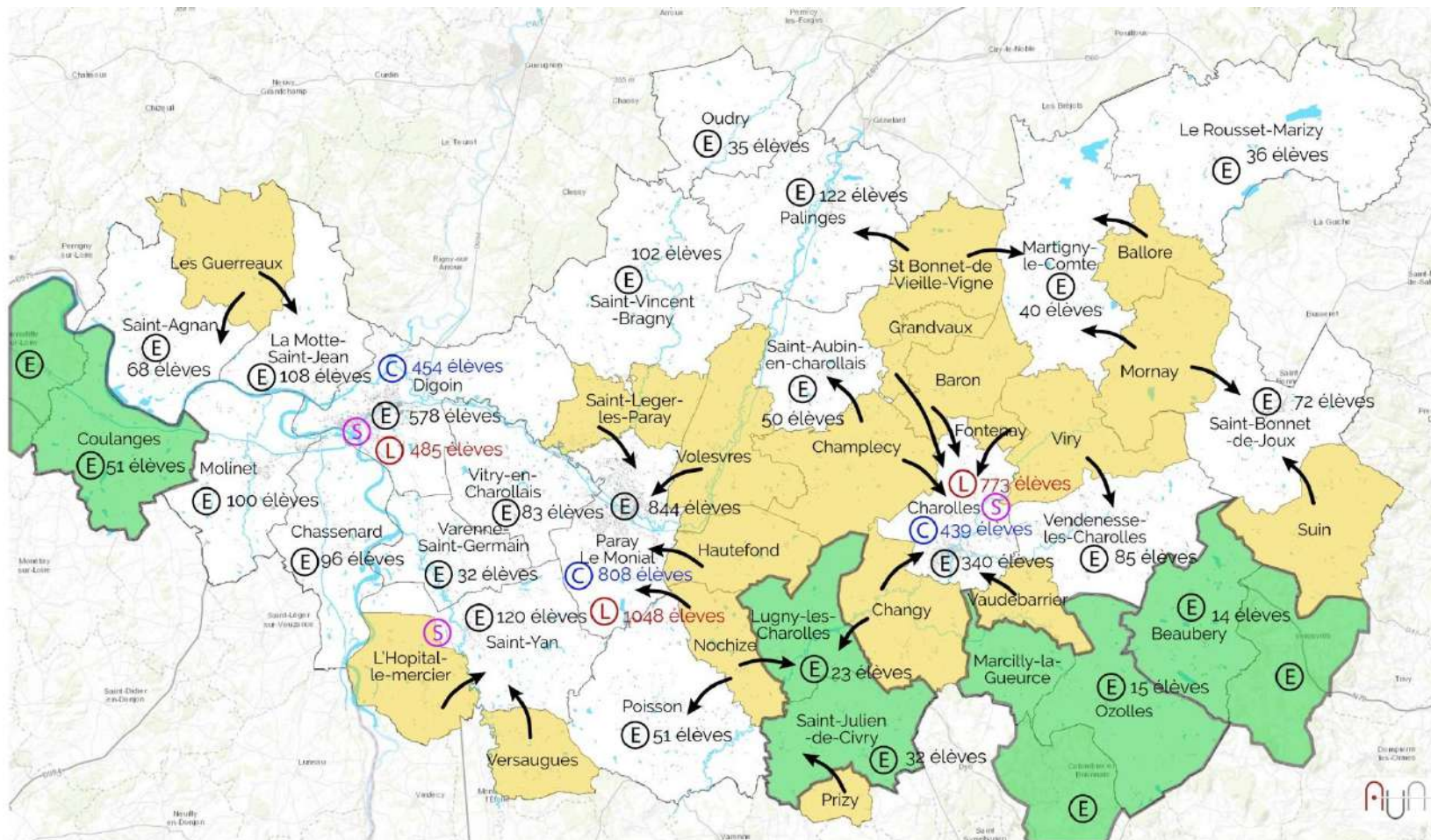


On notera également le regroupement des établissements au sein d'une Cité Scolaire sur la commune de Digoin, avec un effectif d'environ 1000 élèves en 2021 et un établissement de formation santé à Paray-le-Monial, un centre de formation continue agricole à Charolles et un centre de formation continue à Paray-le-Monial.

La plateforme aéroportuaire de Saint-Yan accueille quant à elle des formations liées à l'aéronautique.

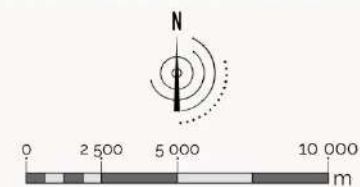
Le territoire propose un parcours d'enseignement complet jusqu'aux études supérieures et dispose d'une gamme de formations variées dans le domaine des filières professionnelles.

Certaines communes ont de grandes difficultés à maintenir les classes dans leurs écoles, notamment du fait des effets de seuil. Le maintien d'une population jeune permet de conserver les effectifs scolaires dans les petites communes.



Carte scolaire

- communes sans école
- regroupements pédagogiques intercommunaux
- flux de rattachement scolaire
- E écoles
- C collèges
- L lycées
- S établissements spécialisés



Sources : données communales 2021, éducation nationale plan topographique IGN ou Orthophoto IGN ou Open Street map IGN

La santé

L'offre de soins courants

Les soins courants sont assurés sur le territoire par les médecins généralistes, les dentistes, les sage-femmes, les infirmiers, les kinésithérapeutes, les laboratoires d'analyses médicales et les pharmacies. La répartition sur le territoire de ces différents praticiens et services est la suivante :

Commune	Médecins généralistes	Dentistes	Sages-femmes	Infirmiers	Kinésithérapeutes	Laboratoires d'analyses	Pharmacie
Charolles	7	6		16	4	1	2
Digoin	4	1	3	29	5	1	3
La Motte-Saint-Jean				1			
Molinet	1						1
Ozolles	1						
Palinges	2						1
Paray-le-Monial	10	7	1	28	13	2	5
Poisson				1			
Saint-Agnan				1			
Saint-Aubin-en-Charollais				2			
Saint-Bonnet-de-Joux	1	1	1	3	1		1
Saint-Julien-de-Civry	1			2	1		
Saint-Yan	1	1		4	1		1
Vendenesse-Lès-Charolles				2			
Vitry-en-Charollais				1			
total	28	16	5	92	26	3	14

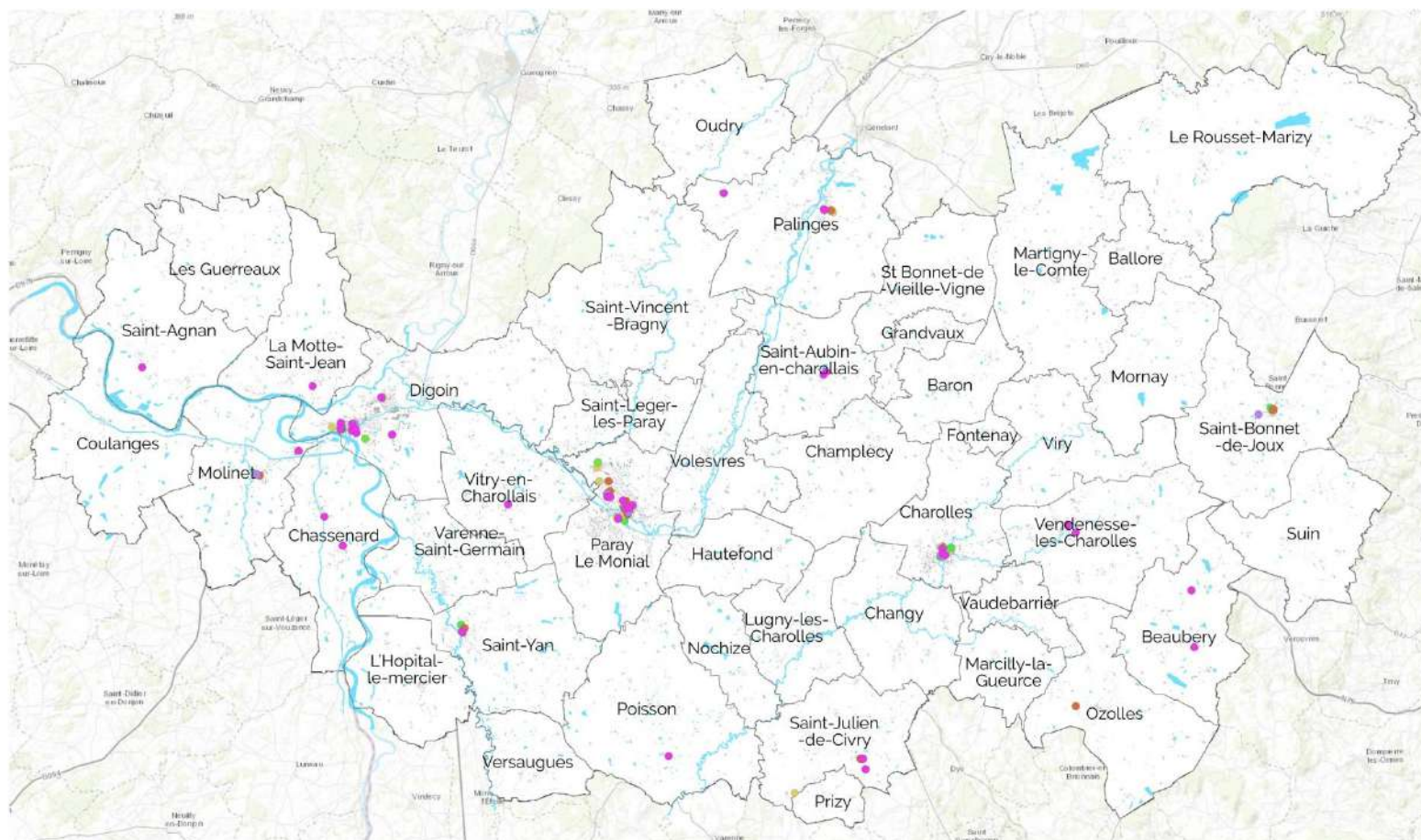
Répartition de l'offre de soins courant (source : BPE INSEE 2020)



L'offre pour les soins courants est essentiellement regroupée dans les villes et bourgs structurants. Seuls les infirmiers assurent une couverture plus large du territoire.

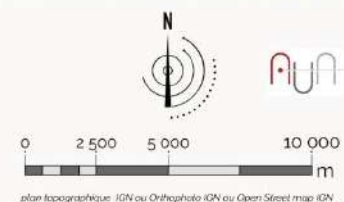
On notera la présence d'un cabinet de consultation médicale à distance à Saint-Bonnet-de-Joux et une en projet à Vendennesse-lès-Charolles. Ces cabines permettent de traiter environ 70% des pathologies courantes et soulagent les services d'urgence dans les secteurs où la couverture médicale est limitée.

La répartition spatiale met en lumière une plus grande difficulté d'accès aux soins médicaux courants pour les communes les plus petites et les plus éloignées des polarités.



Offre de soins courants

- médecins généralistes
- chirurgiens-dentistes
- sages-femmes
- infirmiers
- kinésithérapeutes
- laboratoires d'analyses médicales
- pharmacies





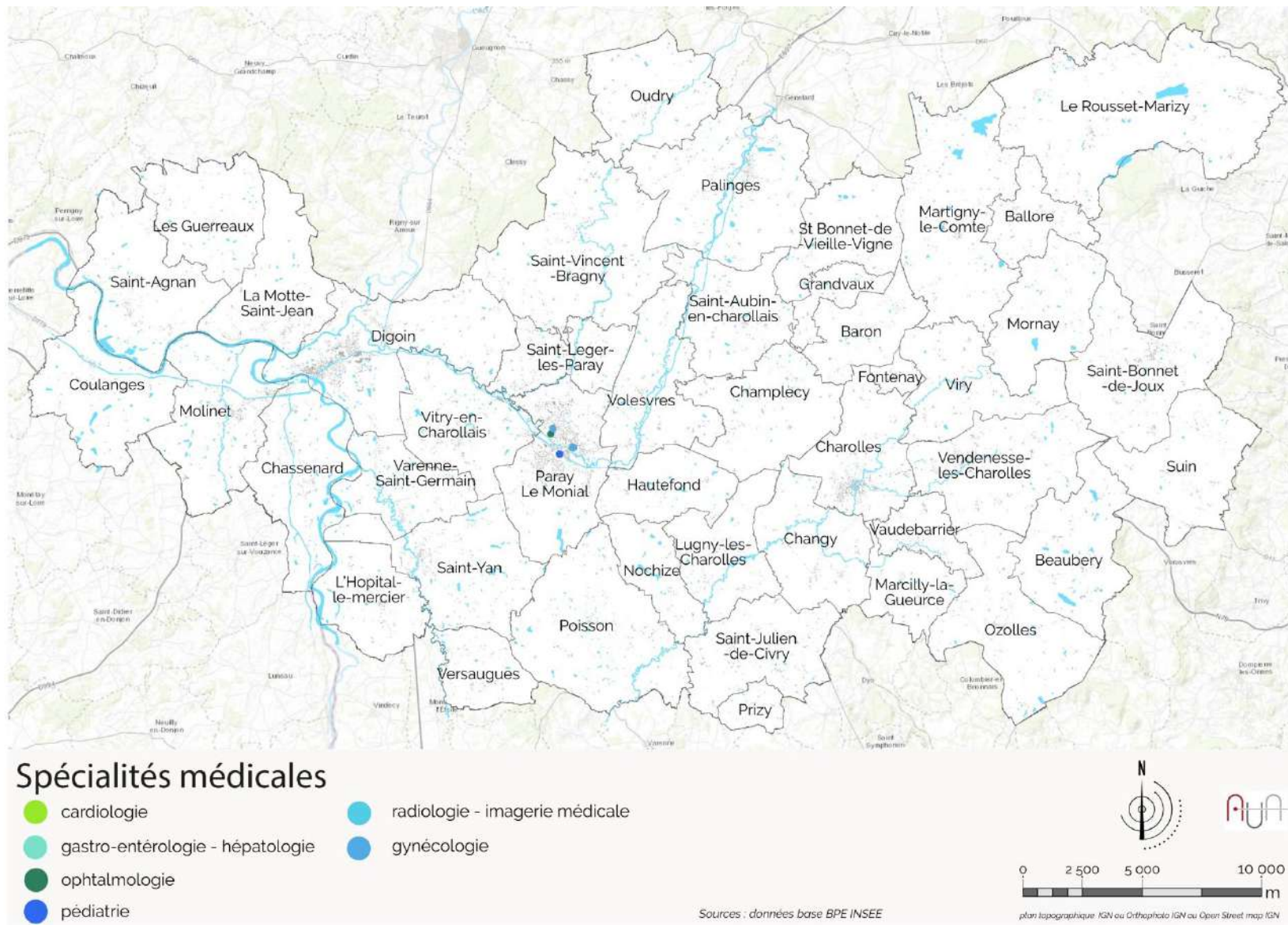
Les spécialités médicales

Le territoire est doté d'un appareil médical diversifié mais où les spécialistes sont regroupés exclusivement sur la commune de Paray le Monial.

18 spécialistes proposant des consultations externes (hors hôpital) sont recensés :

- 3 cardiologues
- 5 dermatologues
- 2 ophtalmologues
- 1 pédiatre
- 5 spécialistes en radiodiagnostic et imagerie médicale
- 2 gynécologues

La localisation des spécialistes sur le territoire impose des déplacements pour accéder aux soins spécifiques.



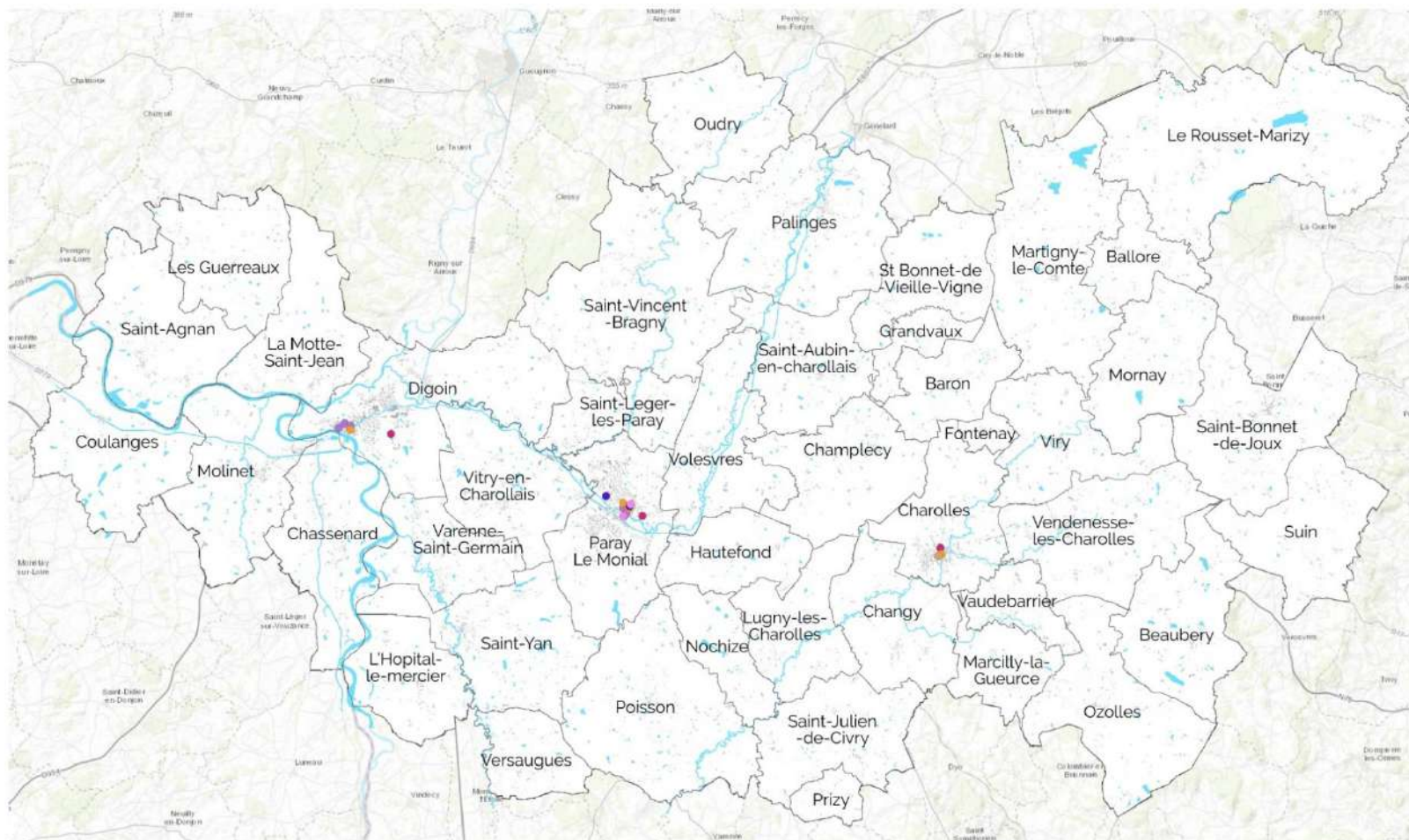
Les activités paramédicales

Le territoire jouit d'un niveau correct d'activités paramédicales. On recense en effet :

- 7 orthophonistes
- 9 pédicures-podologues
- 1 audio prothésiste
- 1 ergothérapeute
- 2 psychomotriciens
- 2 diététiciens
- 6 psychologues

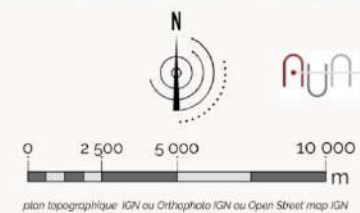
Les activités paramédicales (hors soins courants) sont regroupées sur les 3 villes du territoire, avec une plus grande proportion à Paray-le-Monial.

On observe une répartition plus étendue pour les activités paramédicales que pour les spécialistes mais toujours centrée sur les villes et qui génère tout de même des déplacements.



Activités paramédicales

- orthophonistes
- pédicures - podologues
- audio-prothésistes
- ergothérapeutes
- psychomotriciens
- diététiciens
- psychologues



Sources : données base BPE INSEE

plan topographique IGN ou Orthophoto IGN ou Open Street map IGN

Les établissements de santé

Le territoire dispose d'un nombre d'établissements de santé relativement important et de types variés, notamment :

- 1 établissement « court séjour » gériatrique à Paray-le-Monial
- 2 établissements « moyen séjour » : 1 à Paray-le-Monial, 1 à Charolles
- 1 établissement « long séjour » à Paray-le-Monial
- 3 maisons de santé (Charolles, Digoïn, Paray-le-Monial) et 2 centres de santé (Digoïn)
- 2 établissements psychiatriques (Paray)
- 1 centre de médecine préventive (Paray)
- 1 maternité (Paray)

Les maisons et centres de santé permettent de soulager le centre hospitalier pour tous les cas non urgents ou ne nécessitant pas de moyens spécifiques.

Les établissements de santé sont eux aussi concentrés sur les 3 villes du territoire. Il existe un enjeu d'accessibilité à renforcer sur les 3 communes qui regroupent l'essentiel de l'offre médicale.



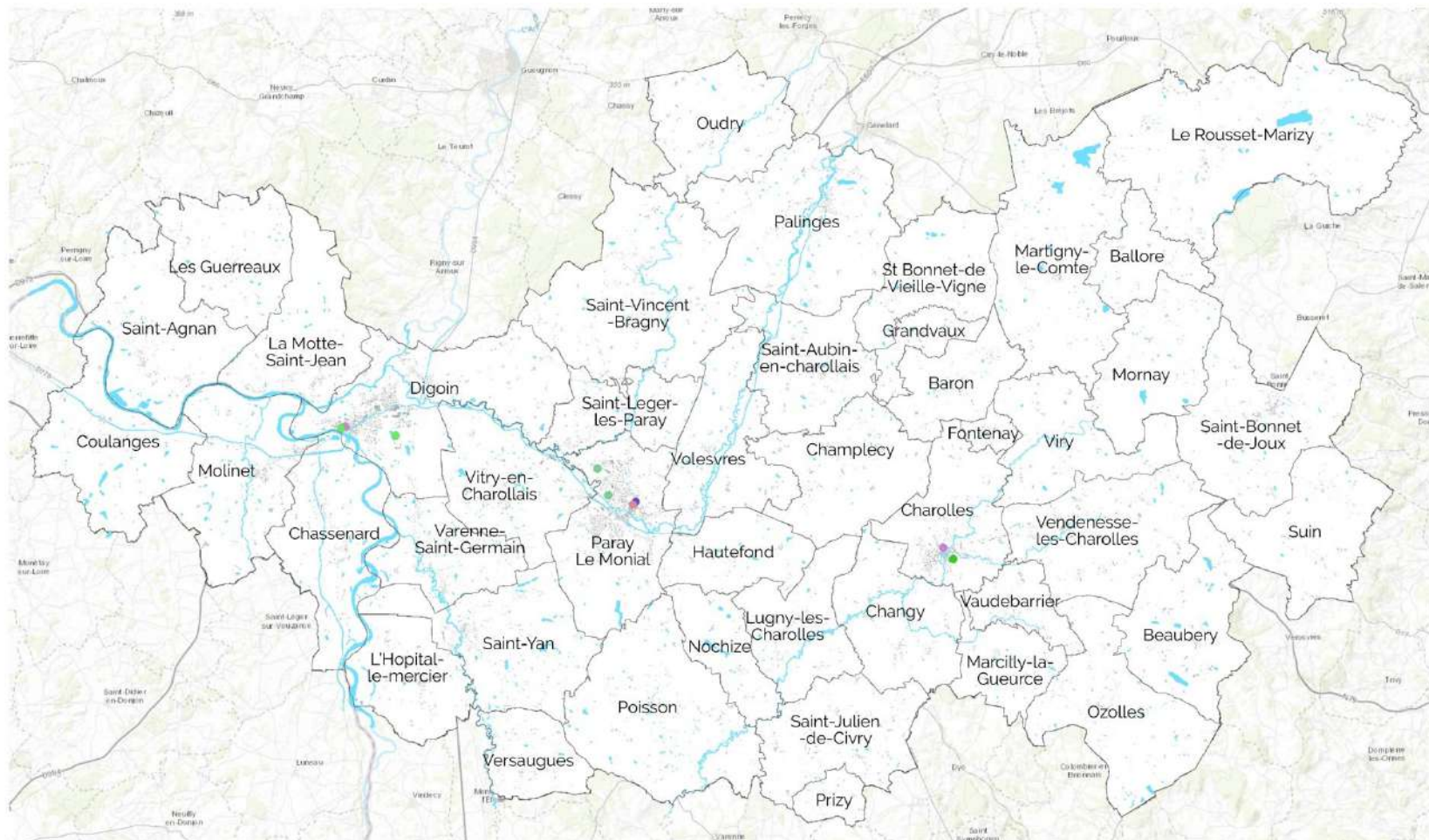
Centre Hospitalier de Paray-le-Monial



Centre de santé de Digoïn

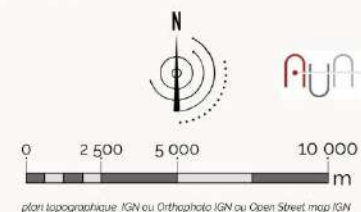


Maison de santé de Charolles



Etablissements de santé

- établissements hospitaliers court séjour
- établissements hospitaliers moyen séjour
- établissements hospitaliers long séjour
- services d'urgences
- maternités
- centres de santé
- centres de médecine préventive
- maisons de santé pluridisciplinaire



Sources : données base BPE INSEE

plan topographique IGN ou Orthophoto IGN ou Open Street map IGN



Le rôle du centre hospitalier du Pays Charolais-Brionnais

La communauté de communes du Grand Charolais bénéficie d'un centre hospitalier important réparti sur 5 sites dont sur le territoire :

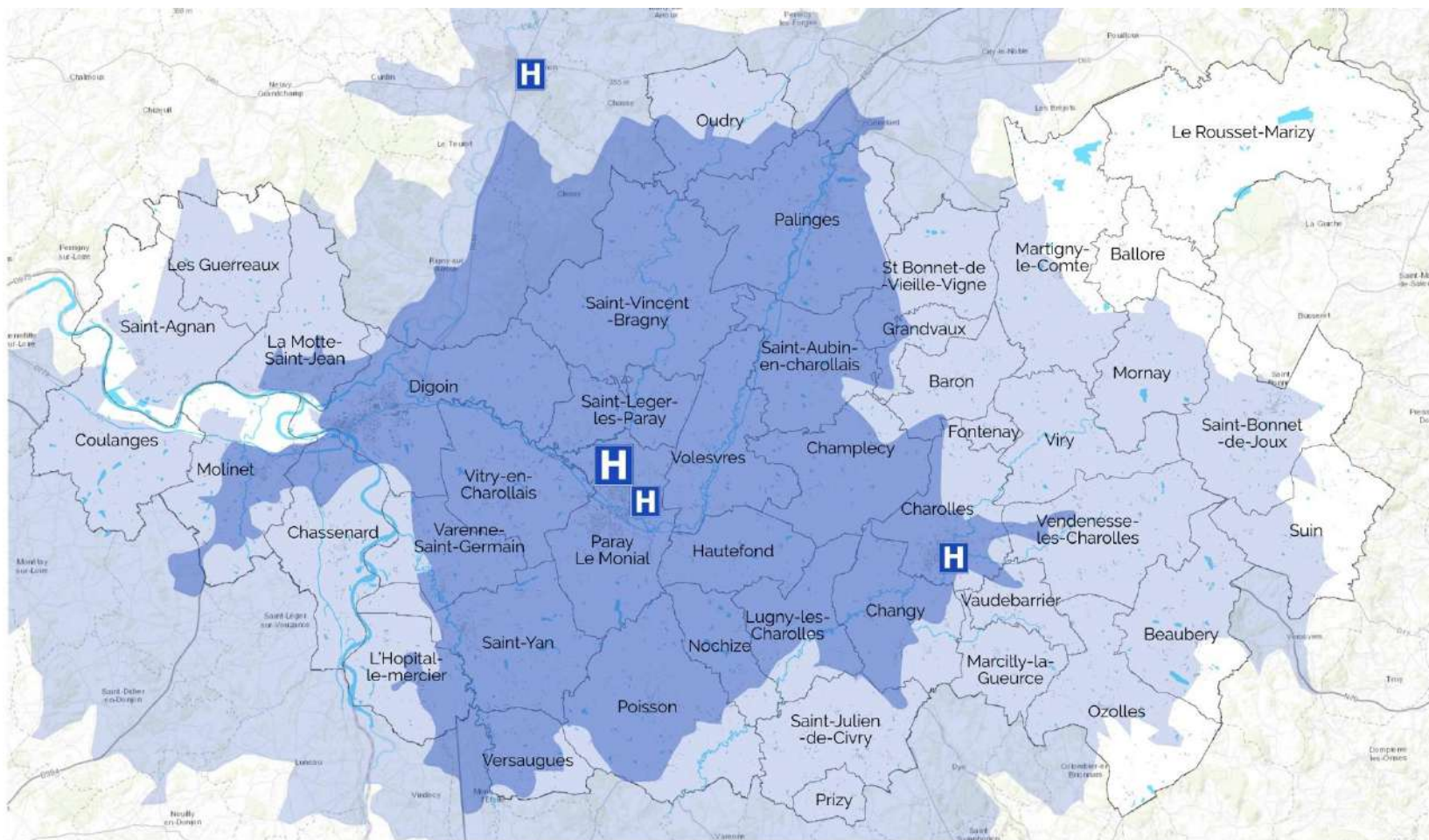
- Paray-le-Monial (CH et EHPAD)
- Charolles (CH et EHPAD)
- La Clayette (CH et EHPAD)
- Gueugnon (EHPAD)

Le site de Paray-le-Monial regroupe une grande variété de services (31 spécialités) dont certaines avec consultations externes. On notera surtout la présence d'un service d'urgences et d'une maternité (niveau 1). Le CH-PCB dispose d'une capacité d'accueil total de 682 lits et places, en MCO hospitalisation complète et ambulatoire et hébergement médico-social :

- 147 lits de médecine
- 53 lits de chirurgie
- 15 lits de maternité/ gynécologie
- 105 lits de soins de suite et de réadaptation (SSR)
- 44 lits d'Unité de Soins de Longue Durée (USLD)
- 6 places d'accueil de jour Alzheimer
- 312 lits d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD) dont 2 unités adaptées à l'accueil des personnes atteintes de la maladie d'Alzheimer et assimilés.

La quasi-totalité du territoire de la CCLGC se situe à moins de 30 min de trajet en voiture pour rejoindre un CH-PCB. La partie Nord-Est du territoire est située dans l'aire d'influence du centre hospitalier de Montceau-les-Mines. L'aire d'influence du CH-PBC s'étend sur les territoires voisins : CC Brionnais Sud Bourgogne, CC de Semur-en-Brionnais, CC Entr'Allier Besbre et Loire, CC Entre Arroux, Loire et Somme.

Le CHCB reste le pôle de santé majeur du territoire en regroupant la quasi-totalité des spécialités médicales et le service d'urgences.



Prise en charge du handicap

Centre hospitalier du Charollais-Brionnais :



établissement principal à Paray-le-Monial



établissements secondaires

temps de trajet en voiture autour de l'établissement principal :



30 min



20 min



Sources : données base BPE INSEE, chcb.fr

plan topographique IGN ou Orthophoto IGN ou Open Street map IGN

La prise en charge du handicap

Le territoire du Grand Charolais dispose d'un nombre d'établissements d'accueil pour personnes handicapées de bon niveau. En effet on recense pas moins de 11 établissements ou structures qui proposent une prise en charge ou un accompagnement pour les adultes et les enfants handicapés. L'offre se décompose de la façon suivante :

- 4 structures d'hébergement pour les adultes (Paray, Charolles)
- 1 structure d'hébergement pour les enfants (Paray)
- 1 établissements ou service et d'aide par le travail (Paray)
- 3 structures de services d'aide pour adultes (Paray)
- 1 structure de soins à domicile pour adultes (Paray)
- 1 structure d'aide à domicile pour enfants (Paray)

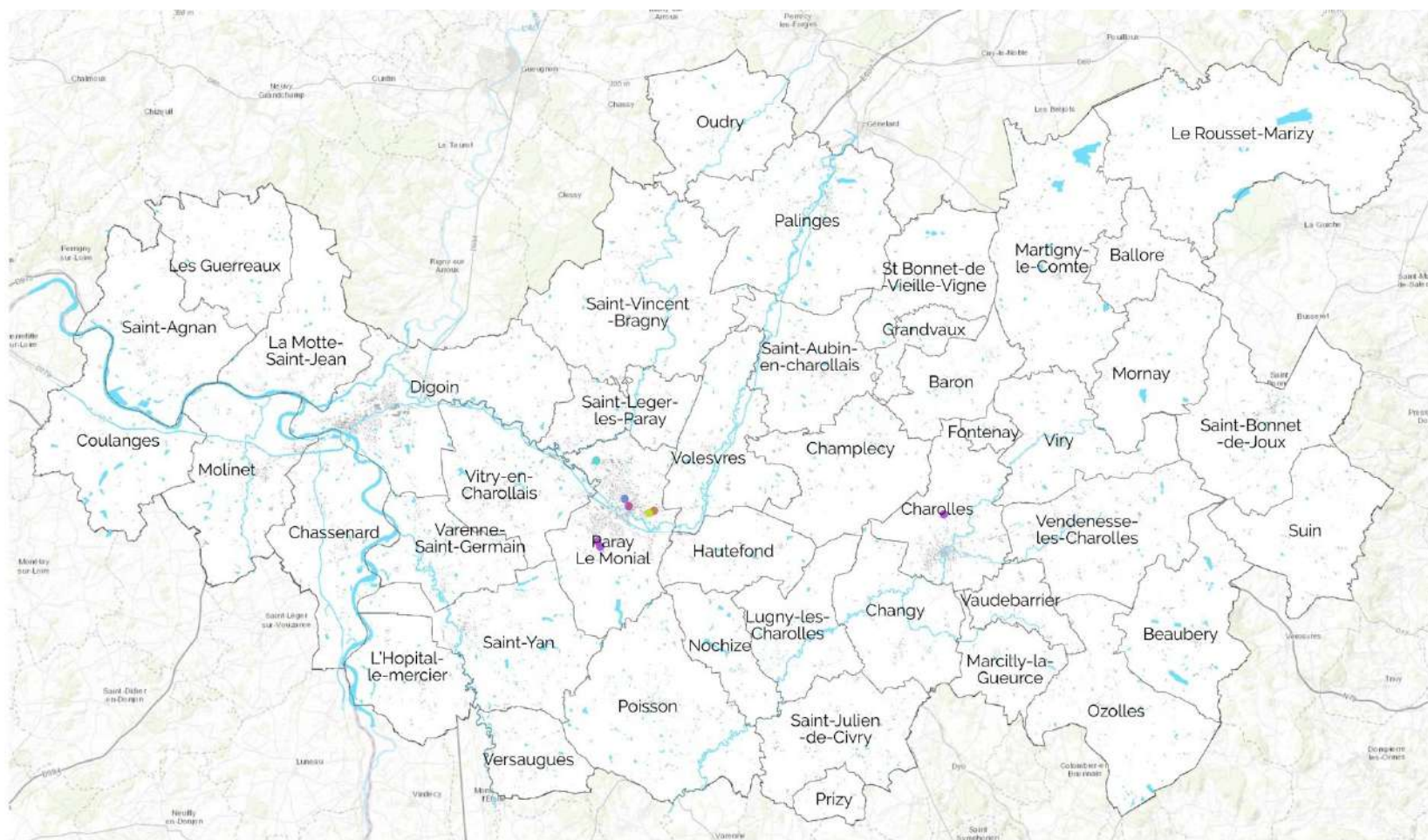


Foyer Boréal à Paray-le-Monial

ville	établissement	type
Charolles	Les Myosotis	Foyer d'Accueil Médicalisé pour adultes
Paray-le-Monial	Les Alysés	Foyer d'Accueil Médicalisé pour adultes
	Les Charmes	Foyer d'hébergement pour adultes
	Foyer du Parc	Foyer de vie pour adultes handicapés
	Foyer Boréal	Foyer de vie pour adultes handicapés - accueil de jour

Répartition de l'offre en hébergement pour personnes handicapées

L'offre est concentrée majoritairement sur la polarité de Paray-le-Monial.



Prise en charge du handicap

- hébergements pour enfants handicapés
- services à domicile pour enfants handicapés
- accueils/hébergements pour adultes handicapés
- services d'aide pour adultes handicapés
- services de soins à domicile pour adultes handicapés
- établissements de travail protégé



Sources : données base BPE INSEE

plan topographique IGN ou Orthophoto IGN ou Open Street map IGN

La prise en charge des personnes âgées

L'offre en hébergement est répartie sur les 3 villes du territoire mais est peu diversifiée en ne proposant que des places en EHPAD ou en résidence.

Ville	Nom	Type	Lits total	Dont lits Alzheimer	Dont accueil de jour	Dont hébergement temporaire
Charolles	Centre Hospitalier	EHPAD	124	0	0	0
Digoïn	La Fougeraie	Résidence autonomie	79	0	0	0
	Marcellin Vollat	EHPAD	113	0	0	0
	Maison Robinson	EHPAD	39	39	0	0
	La capitainerie	EHPAD	72	12	0	0
Paray-le-Monial	Domaine du château	EHPAD	89	15	0	9
	Hôpital Les Charmes	EHPAD	70	0	6	0
	Résidence Les Charmes	EHPAD	84	14	0	4
	Le Moulin Liron	EHPAD	62	0	0	0
	Maison de retraite Bethléem	EHPAD	49	0	0	3
	Le Verneuil	Résidence autonomie	104	0	0	0
	La Fougeraie	Résidence autonomie	79	0	0	0
	Marcellin Vollat	EHPAD	113	0	0	0
			885	80	6	16

Effectifs scolaires des établissements d'hébergement pour personnes âgées en 2022 (source : lesmaisonsderetraites.fr)

La capacité d'accueil est de 885 lits (dont 80 en unité Alzheimer, 16 en hébergement temporaire et 6 en accueil de jour) avec un taux élevé de médicalisation des lits (79% en EHPAD).

Le territoire offre un ratio de 156 lits/1000 habitants de plus de 75 ans contre 169 pour le département de la Saône-et-Loire, 145 pour celui de l'Allier et 151 pour la région Bourgogne-Franche-Comté.

On trouve également des services d'aides et de soins dans les bourgs structurants.

On notera le projet de réhabilitation (60 lits) et d'agrandissement (120 lits créés) de l'EHPAD de Charolles en cours de réalisation.

L'offre reste concentrée sur les 3 villes, posant la question du « déracinement » des personnes âgées qui doivent quitter leur logement.

Le ratio d'hébergement est cohérent avec la population du territoire mais il ne sera peut-être plus suffisant dans les années à venir du fait du vieillissement de la population enregistré.

Il existe un enjeu d'anticipation des besoins futurs en matière de prise en charge : maintien à domicile, variété de l'offre, nombre de places, renforcement des services à domicile...



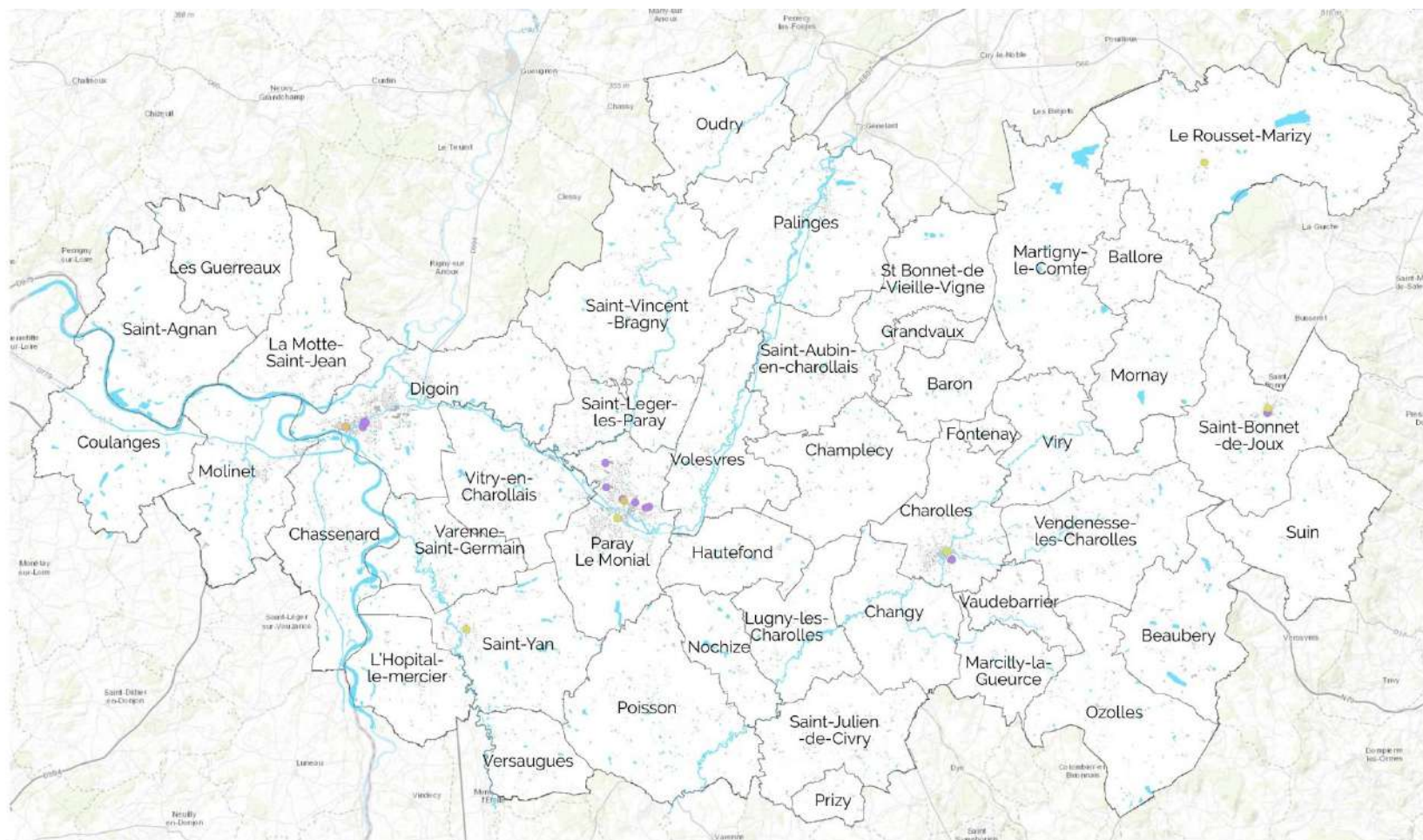
Résidence Villa Médicis à Paray-le-Monial



EHPAD de Charolles

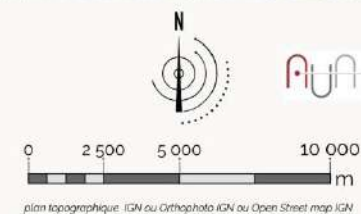


EHPAD La Capitainerie de Digoïn



Prise en charge des personnes âgées

- hébergements
- soins à domicile
- services d'aide



Sources : données base BPE INSEE

plan topographique : IGN ou Orthophoto IGN ou Open Street map IGN

Les services d'incendie et de secours

Le territoire de la communauté de communes se situe dans l'aire de responsabilité de deux compagnies de sapeurs-pompiers : celle de Digoïn et celle de Paray-le-Monial.

Compagnie de Digoïn

Elle est implantée rue Berlioz. Elle comprend 3 centres d'incendie et de secours (CIS) répartis sur son périmètre d'intervention (Digoïn, Gueugnon, Issy-l'Évêque).

Seul le CIS de Digoïn est implanté sur le territoire de la CCLGC.



Compagnie de Paray-le-Monial

Elle est implantée boulevard Henri de Régnier. Elle comprend 6 centres d'incendie et de secours (CIS) répartis sur son périmètre d'intervention (Charolles, Chauffailles, La Clayette, Marcigny, Paray-le-Monial, Saint-Bonnet-de-Joux) et d'un centre de première intervention non intégré (Saint-André-le-Désert).

3 CIS sont implantés sur le territoire de la CCLGC : Charolles, Paray et Saint-Bonnet.



La majorité des effectifs est constituée de sapeurs-pompiers volontaires.

Le maillage départemental des CIS place l'ensemble des communes de la CCLGC à moins de 15 minutes d'un centre d'incendie et de secours.

Sport, culture et loisirs

Infrastructures sportives et de loisirs

L'offre en équipements sportifs et de loisirs est plutôt bonne et profite d'une répartition plus large que pour les autres équipements. Évidemment les villes et les bourgs bénéficient d'un niveau d'équipements supérieurs mais il s'agit d'équipements structurants, ayant un rayonnement qui va au-delà des limites communales, voir intercommunales.

Une majorité de communes dispose d'équipements sportifs de "proximité" tels que les terrains de sports (city stade, ...), les boulodromes, les salles polyvalentes ou les salles multisports.

On recense ainsi sur le territoire :

- 3 bassins de natation : Charolles, Digoïn et Paray-le-Monial
- 17 boulodromes
- 16 terrains de tennis
- 8 centres équestres : Digoïn, Paray-le-Monial (3), Nochize, Changy, Fontenay, Martigny-le-Comte
- 2 terrains d'athlétisme : Digoïn et Paray-Le-Monial. Ce dernier a été refait à neuf par la CCLGC
- 2 parcours de santé/sportif : Coulanges, Paray-le-Monial
- 35 plateaux et terrains de jeux extérieurs (notamment les citystades qui sont financés par la CCLGC)
- 10 salles spécialisées (gymnases)
- 28 terrains de grands jeux (football, rugby, ...)
- 3 salles de combat : Charolles, Digoïn et Paray-le-Monial
- 15 salles non spécialisées (salle polyvalente)
- 3 espaces roller/skate/bicross ou freestyle : Digoïn, Paray-le-Monial (2)
- 1 espace « sports nautiques » : Digoïn
- 3 salles de remise en forme : Paray-le-Monial, Vitry-en-Charollais (2)
- 9 salles multisports (salle polyvalente dédiée aux sports)
- 2 boucles de randonnée : Coulanges, Digoïn

L'analyse fait ressortir une concentration importante des équipements structurants sur l'axe Digoin – Charolles.



Salle des fêtes à Ozolles



Ferme équestre au Moulin de Vaux à Nochize



Stade de football à Vitry-en-Charollais



Piscine de Charolles



Stade d'athlétisme à Digoin



City-stade de Coulanges



Bassin de joute à Digoin



Stade de football à Saint-Aubin-en-Charollais



Tennis à Palinges

Infrastructures culturelles

L'offre culturelle du territoire est assez faible mais plutôt bien répartie. Cela est dû au nombre relativement important de bibliothèques (16) et à leur répartition étendue. Les communes de Charolles et de Paray-le-Monial concentrent l'intégralité des lieux d'exposition et de patrimoine. On retrouve un cinéma dans les 3 villes. On notera que certains équipements ne sont pas recensés par l'INSEE, notamment le musée de Palignes et la ludothèque de Charolles.

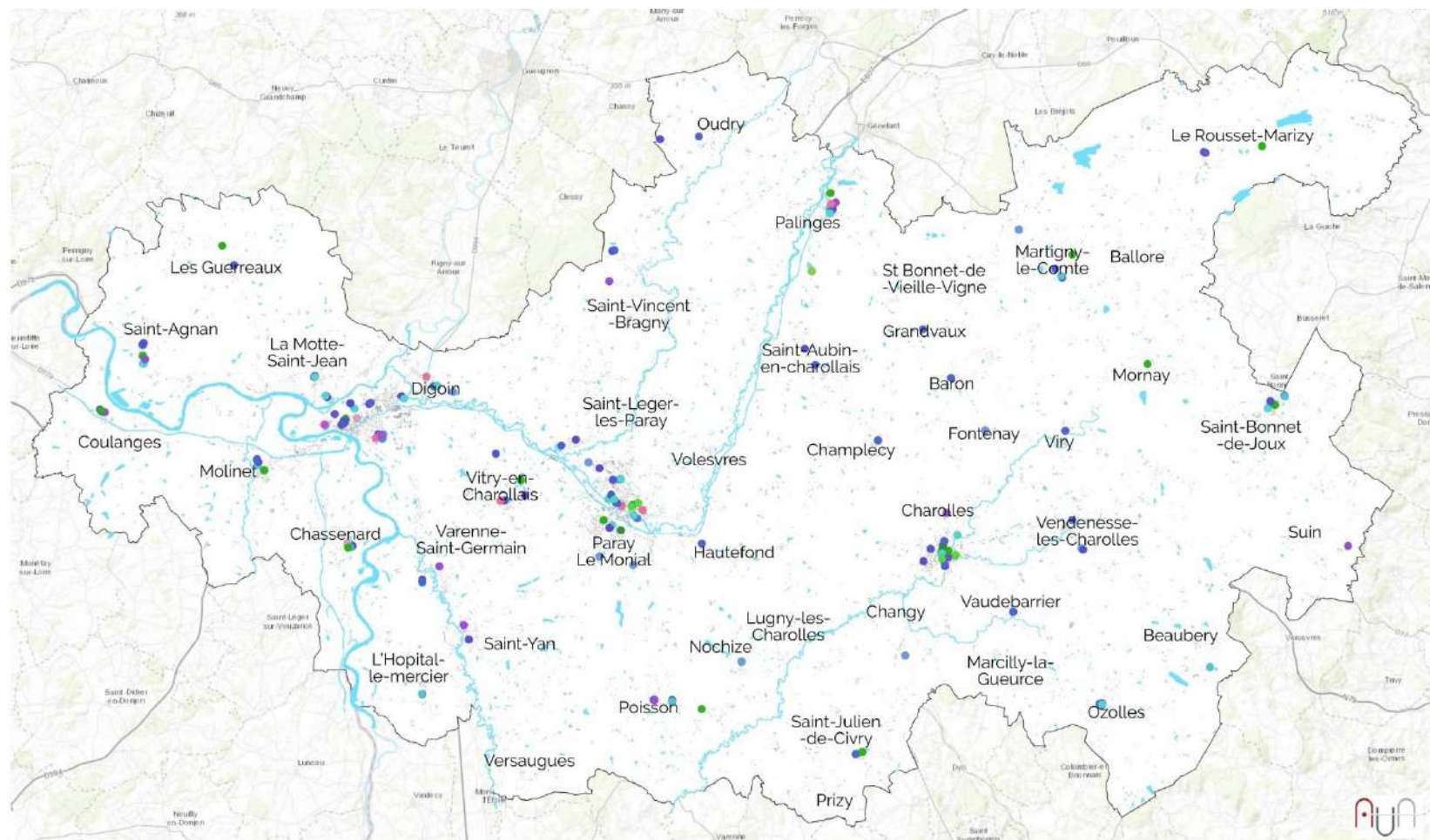
Le territoire dispose de peu d'équipements emblématiques tels que les centres culturels et les salles de spectacles.







Le centre culturel de Paray-le-Monial

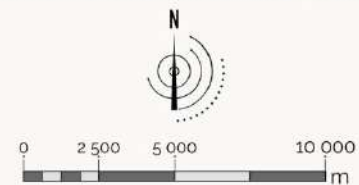


Musée du Hiéron à Paray-le-Monial



Répartition des infrastructures sportives, de loisirs et culturelles

-  →  infrastructures sportives et de loisirs
-  →  infrastructures culturelles



Source : BPE INSEE 2020

plan topographique IGN ou Orthophoto IGN ou Open Street map IGN

3. Les espaces publics

L'importance des espaces publics dans le fonctionnement urbain.

L'espace public est constitué de l'ensemble des **espaces de passage et de rassemblement qui sont à l'usage de tous**. Ces lieux sont gérés par les collectivités et peuvent répondre à des usages spécifiques.

Leur **rôle principal** est de créer des **espaces de rencontre où la vie** de village, de centre-ville ou de quartier **va pouvoir se développer**.

Idéalement ils vont **s'établir autour des éléments qui attirent la population** : équipements publics, services, commerces, points de vue ou panorama, parcs, aires de jeux, ...

Leur **qualité relève** majoritairement **du type d'aménagement mis en place** (traitement de surface, plantations, mobilier urbain, cheminements, ...) et **de son adaptation au contexte local**.

La **mise en réseau des espaces publics** crée un **effet d'émulation** en permettant le passage d'un espace à un autre en utilisant des liaisons, idéalement réservées aux modes actifs (piéton, vélo, ...).

Ces espaces ont souvent un **rôle mixte** : mise en valeur du bâti, stationnement, espaces de respiration et de rencontre. Ils ont également un rôle dans le tissu urbain en créant des coupures et des respirations.

L'**aménagement de ces espaces** doit se faire **en cohérence avec la taille et le caractère de chaque commune** et les usages et besoins locaux, notamment en matière de déplacement.

Les espaces publics doivent favoriser la vie sociale de la commune et profiter au cadre de vie.

Des morphologies et des usages très différents

Les places

Points de convergence des centralités, elles regroupent souvent les services (bureau de poste, banque, coiffeur, ...) et les commerces de proximité (boulangerie, boucherie, épicerie ...) ainsi que des équipements (mairie, école ...). Pour les villes, chaque quartier peut avoir sa propre place qui devient le centre d'animation.

À l'échelle du territoire, certains aménagements pourraient gagner en qualité afin de marquer et de mettre en valeur les centralités, grandes ou petites, en s'appuyant sur les atouts du territoire : bâti ancien, organisation originelle, ...



Palinges



Paray-le-Monial



Le Rousset-Marizy



Matigny-le-Comte

Les zones piétonnes

Elles constituent des espaces de déambulation qui permettent de liasonner les autres espaces publics. Elles correspondent aux secteurs les plus commerciaux des centralités. Sur le territoire, on retrouve ce type d'espace public à Paray-le-Monial.

L'aménagement des centres doit prendre en compte l'ensemble des usages et définir la place à donner de chaque mode de déplacement.



Paray-le-Monial



Paray-le-Monial

Les zones partagées

Elles assurent la même fonction que les zones piétonnes. L'espace est aménagé pour les piétons qui sont prioritaires et les voitures n'y sont autorisées qu'à faible vitesse (30 km/h ou moins). Ce type d'aménagement permet de transformer une voirie en espace commun. On retrouve des zones de ce type à Digoin.



Digoin



Digoin

Les stationnements

Leur fonction première est l'accueil permanent ou temporaire de véhicules. Ils peuvent servir de parking relais en périphérie ou profiter aux activités dans les centres. Ils peuvent être traités de façons très différentes : aménagement très fonctionnel (enrobé), aménagement paysager (arbres, haies, sol perméable ...), traitement très minéral ou végétalisé.

Ce sont des espaces qui peuvent avoir un fort impact lorsqu'ils sont peu ou pas aménagés mais qui restent nécessaires dans un contexte où l'utilisation de la voiture est nécessaire pour beaucoup. Il existe un enjeu fort d'intégration dans le fonctionnement urbain et d'amélioration qualitative des aménagements.



Digoin



Vendenesse-Lès-Charolles



Charolles



La-Motte-Saint-Jean



Les espaces « fonctionnels »

Ils se caractérisent par leurs grandes dimensions et ont vocation à accueillir des événements ponctuels (bal, fête, ...) ou régulier (marchés). Leur partie centrale est laissée libre pour faciliter l'installation et l'organisation des manifestations. Les espaces périphériques sont souvent plus aménagés et végétalisés (alignements d'arbres, bancs, ...). Ils servent souvent de zones de stationnements hors des périodes de manifestations.

Des espaces nécessaires à l'animation des communes mais dont le traitement mériterait souvent un peu plus d'attention pour les rendre plus attractifs.



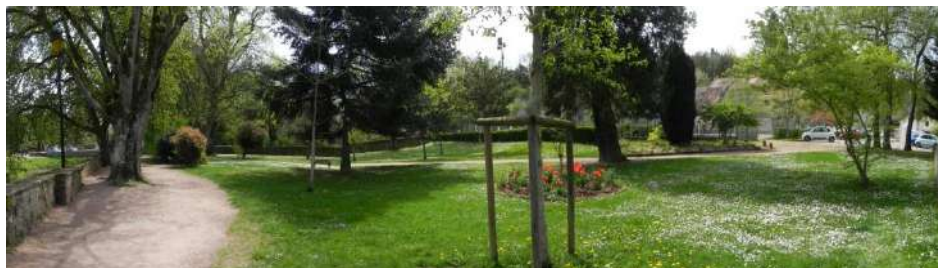
Charolles



Digoin

Les parcs et jardins

Ils constituent des espaces de respiration dans le tissu urbain et des lieux de détente ou de balade. Ils peuvent disposer d'aires de jeux pour les enfants ou de parcours sportifs. Ils apportent une plus-value indéniable à la qualité du cadre de vie. Ils ont également un rôle dans le paysage urbain et constituent des points de repère.



Poisson



Paray-le-Monial

Les aires de jeux

Elles constituent des espaces de détente pour les enfants et sont souvent localisées dans des parcs, à proximité des écoles. Elles constituent également des lieux de rencontre.



Charolles



Paray-le-Monial

Les parcs, jardins et aires de jeux sont des espaces à préserver, voire à développer pour leurs multiples apports : respiration, rencontre, détente, biodiversité, paysage.

Les abords des bâtiments

Ce sont des espaces à vocation mixte. Ils servent à mettre en valeur le ou les bâtiment(s) qu'ils accompagnent (équipement, monument, commerces, ...) tout en assurant leur accès et/ou le stationnement dédié. Ils associent souvent des secteurs végétalisés et des espaces plus minéraux.

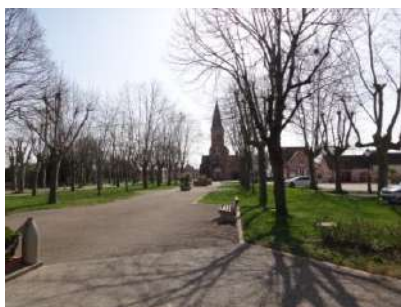


Saint-Julien-de-Civry



Martigny-le-Comte

C'est un type d'espace public qu'on retrouve beaucoup dans les petites communes, leur permettant de marquer leur centralité.



Molinet



Poisson

Les rives des cours d'eau et canaux

Ces espaces sont propices à la création de lieux de détente et de balade. Le territoire a la chance de disposer de nombreux espaces de ce type, aménagés de façon plus ou moins importante en fonction du caractère souhaité (traitement urbain ou naturel). Ces espaces permettent également la mise en valeur du patrimoine lié à l'eau (pont, écluse, ...).

Des secteurs à mettre en valeur à l'échelle du territoire.



Digoin



Charolles

Les espaces publics existants reflètent bien le caractère rural du territoire et les usages actuels.

La place donnée à la voiture dans les aménagements d'espaces publics est importante mais on notera la présence d'espaces publics récents donnant une plus grande place aux déplacements modes actifs (piétons, vélo) dans un contexte de centralité.

La création d'espaces publics de qualité ne doit pas mettre en opposition les différents usages et modes de déplacements.

Le projet de développement du territoire devra prendre en compte la nécessité de l'utilisation de la voiture au quotidien tout en anticipant l'évolution des modes de déplacements dans le futur : rationalisation de l'utilisation de la voiture (covoiturage, autopartage, ...), développement des transports en commun et des modes de déplacements alternatifs. Le projet pourra définir l'organisation des déplacements en précisant la place laissée à chaque mode de déplacements et leur cohabitation ce qui aura un impact sur les choix d'aménagement ou de réaménagement des espaces publics.

Un des enjeux sera de trouver l'équilibre entre la qualité et l'attractivité des espaces publics et l'usage de la voiture dans les centres, de villes ou de villages, dans un contexte de modification des habitudes de déplacements.

Les liaisons modes actifs

À l'échelle du territoire de la communauté de communes, le maillage est encore limité en dehors des villes et des bourgs mais il tend à se développer.

On retrouve un maillage modes actifs dans les centres anciens, composé de venelles et de passages mais également de zones aménagées pour les piétons dans les secteurs les plus commerçants.

Il existe peu d'emprises dédiées pour les déplacements modes actifs dans les tissus pavillonnaires périphériques où les différentes opérations n'ont pas été intégrées dans une organisation globale des déplacements.

À contrario, on note la création de cheminements piétons dans certaines opérations récentes. Ces liaisons se raccordent aux itinéraires piétons existants et augmentent le maillage global.



Chemin piéton à Palinges



Liaison piétonne à Palinges



Passerelle à Charolles



Passage à Paray-le-Monial



Maillage piéton à Charolles

Le réseau de pistes cyclables, actuellement très limité en dehors des itinéraires touristiques (Voie Verte), se développe également, notamment dans certaines zones d'activités.

Les itinéraires de la « Voie Verte » peuvent localement favoriser les déplacements quotidiens en vélo.

On notera également la présence d'itinéraires modes actifs le long des cours d'eau et des canaux qui présentent l'avantage d'avoir des emprises existantes en dehors des axes utilisés par les véhicules.

Un maillage modes actifs à développer pour favoriser les déplacements piétons (déjà relativement élevé à l'échelle de la CCLGC avec 5,9% des déplacements quotidiens en 2018 d'après l'INSEE) et cycles.



Piste cyclable à Digoin



Passerelle à Charolles



Saint-Yan : voie verte



Digoin



Paray-le-Monial

POINTS FORTS

- Un taux d'équipements moyen assez élevé.
- Une offre en équipements et services assez complète.
- Des espaces publics globalement attractifs.
- Des espaces dédiés pour les modes actifs (surtout piéton) dans les centres.
- Un potentiel d'aménagement d'espaces publics en lien avec les canaux et cours d'eau.

POINTS DE VIGILANCE

- Une offre en équipements et services concentrée dans les communes les plus grandes au détriment des plus petites.
- Une disparité dans la qualité des espaces publics.
- Peu d'emprises dédiées pour les modes actifs en dehors des centres et des itinéraires cyclistes à vocation majoritairement touristique.

ENJEUX

- Adapter l'offre en équipements et services aux besoins futurs et en faciliter l'accès, soit par une nouvelle répartition, soit par l'amélioration de leur accessibilité.
- Utiliser les atouts du territoire pour proposer des espaces publics attractifs permettant de valoriser son image.
- Développer le maillage des espaces publics et des liaisons modes doux pour renforcer l'attractivité des centres et la qualité de vie, en s'appuyant notamment sur les cours d'eau.

DYNAMIQUE FONCIERE

La consommation foncière

1. La consommation entre 2011 et 2021

A/ Contexte réglementaire et méthodologie

Rappel de la Loi Climat et Résilience du 21 août 2021

Elle fixe un objectif de « zéro artificialisation nette » (ZAN) à l'horizon 2050.

La loi prévoit plusieurs périodes pour arriver à ce ZAN. Pour la première, entre 2021 et 2031, les documents d'urbanisme doivent définir la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers enregistrés entre 2011 et 2021 et prévoir, dans l'attente de la déclinaison de cet objectif dans les documents supra-communaux (SRADDET, SCOT), une réduction de 50% minimum. Cette répartition ne sera pas la même pour chaque commune, une fois l'intégration traduite dans les documents supra-communaux. Pour la 2^{ème} période, entre 2031 et 2034, la consommation foncière devra être au maximum de 25% de celle enregistrée entre 2011 et 2021. À partir de 2034, les PLU devront évaluer l'artificialisation des sols en utilisant une base commune mise en place par l'État (base OCS GE1). Cette base n'est pas encore finalisée et comporte encore des erreurs d'appréciation importantes.

Méthodologie utilisée pour le PLUI

Le calcul de la consommation foncière a été réalisé sur la base des données concernant les autorisations d'urbanisme transmises par les communes. Seules les autorisations ayant entraîné une consommation de foncier ont été retenues. Les surfaces ont été calculées sur la base du cadastre de la DGFIP.

Le calcul ne tient pas compte des aménagements tels que les routes ou les équipements qui ne font pas l'objet d'autorisation d'urbanisme et qui sont par conséquent difficilement quantifiables. La future base de données OCS GE1 permettra d'intégrer ce type d'aménagement. Toutefois les projets d'intérêt national ne seront pas comptabilisés pour éviter de pénaliser certaines communes. Par exemple l'artificialisation due à la RCEA ne sera pas imputée aux territoires traversés.

Un tableau présentant les données concernant l'artificialisation des sols (à partir de la base de données du CEREMA et extrait du portail de l'artificialisation), est présenté pour permettre des comparaisons mais dans la limite de la fiabilité de la base de données actuelle.

Aussi selon les sources retenues les résultats peuvent apparaître bien différents, et aucun ne peut être qualifié de totalement fiable.

B/ La consommation foncière enregistrée entre 2011 et 2021

Consommation brute (source PC délivrés enregistrés par les communes)

Entre 2011 et 2021, la consommation foncière brute, regroupant l'ensemble des usages (habitat, activités dont l'agriculture, équipements) a été d'environ 203 ha.

Cette consommation reste dans l'absolue assez faible rapportée à l'échelle globale de la communauté de communes : elle représente une consommation de seulement 0,22% de la surface du territoire.

On note de grandes disparités entre les communes, avec des consommations allant de 0,09 à 24,39 ha. Ces variations sont cohérentes avec le niveau d'attractivité des communes.

Sur la période, il a été utilisé en moyenne 4,61 ha par commune et 18,43 ha par an.

Au regard des exigences de la Loi Climat et Résilience en matière de réduction de la consommation foncière, et sur la base de ces données le projet de PLUi pourrait prévoir une consommation maximum d'une centaine d'hectare de foncier.

(NB : cette hypothèse reste très théorique, tant que les orientations de répartition de la consommation foncière ne sont pas définies à l'échelle du SRADDET et du SCOT)

(Source : données des communes sur les autorisations d'urbanisme pour les PC / INSEE pour la population,)

	consommation foncière brute (ha)	Apport de population	Surface consommée par nouvel habitant
Ballore	0,14	2	639
Baron	2,63	38	690
Beaubery	1,15	43	265
Champlecy	0,41	5	884
Changy	2,15	40	540
Charolles	12,13	292	415
Chassenard	6,47	77	845
Coulanges	1,97	23	869
Digoin	4,55	108	423
Fontenay	1,24	0	-
Grandvaux	0,23	4	581
Hautefond	1,84	15	1193
La-Motte-Saint-Jean	4,38	49	903
Le Rousset-Marizy	9,46	9	10849
Les Guerreaux	0,94	9	1026
L'Hôpital-Le-Mercier	2,91	29	1015
Lugny-lès-Charolles	6,77	17	3900
Marcilly-la-Gueurce	1,88	14	1297
Martigny-le-Comte	0,26	12	213
Molinet	5,77	82	706
Mornay	1,09	9	1185
Nochize	3,44	31	1115
Oudry	3,23	32	1014
Ozolles	0,09	6	141
Palinges	5,99	64	939
Paray-le-Monial	24,39	435	561
Poisson	4,52	43	1057
Prizy	0,07	2	327
Saint-Agnan	2,56	22	1148
Saint-Aubin-en-Charollais	2,98	49	613
Saint-Bonnet-de-Joux	6,24	95	660
Saint-Bonnet-de-Vielle-Vigne	2,25	18	1267
Saint-Julien-de-Civry	3,77	45	843
Saint-Leger-lès-Paray	5,93	80	741
Saint-Vincent-Bragny	3,91	70	561
Saint-Yan	16,10	83	1944
Suin	0,91	12	766
Varenne-Saint-Germain	19,58	63	3126
Vaudebarrier	1,24	17	741
Vendennes-lès-Charolles	2,69	46	582
Versaugues	2,39	8	2859
Viry	0,63	9	679
Vitry-en-Charollais	5,84	111	524
Volesvres	15,61	77	2030
Total	202,73	2 293	884

Consommation liée à l'habitat (source PC délivrés enregistrés par les communes)

On remarquera que l'habitat représente la majeure partie de la consommation foncière avec près de 74%. Les activités économiques (hors agriculture), malgré les emprises importantes qu'elles nécessitent afin de répondre aux besoins des entreprises, ne représentent que 5% de la consommation foncière sur le territoire. L'agriculture représente quant à elle 21%. Cela s'explique par l'importance de cette activité sur le territoire et par les emprises importantes nécessaires aux nouvelles constructions (stabulations, hangars, ...). Les équipements publics représentent une consommation foncière anecdotique avec moins de 0,1% de la consommation enregistrée.

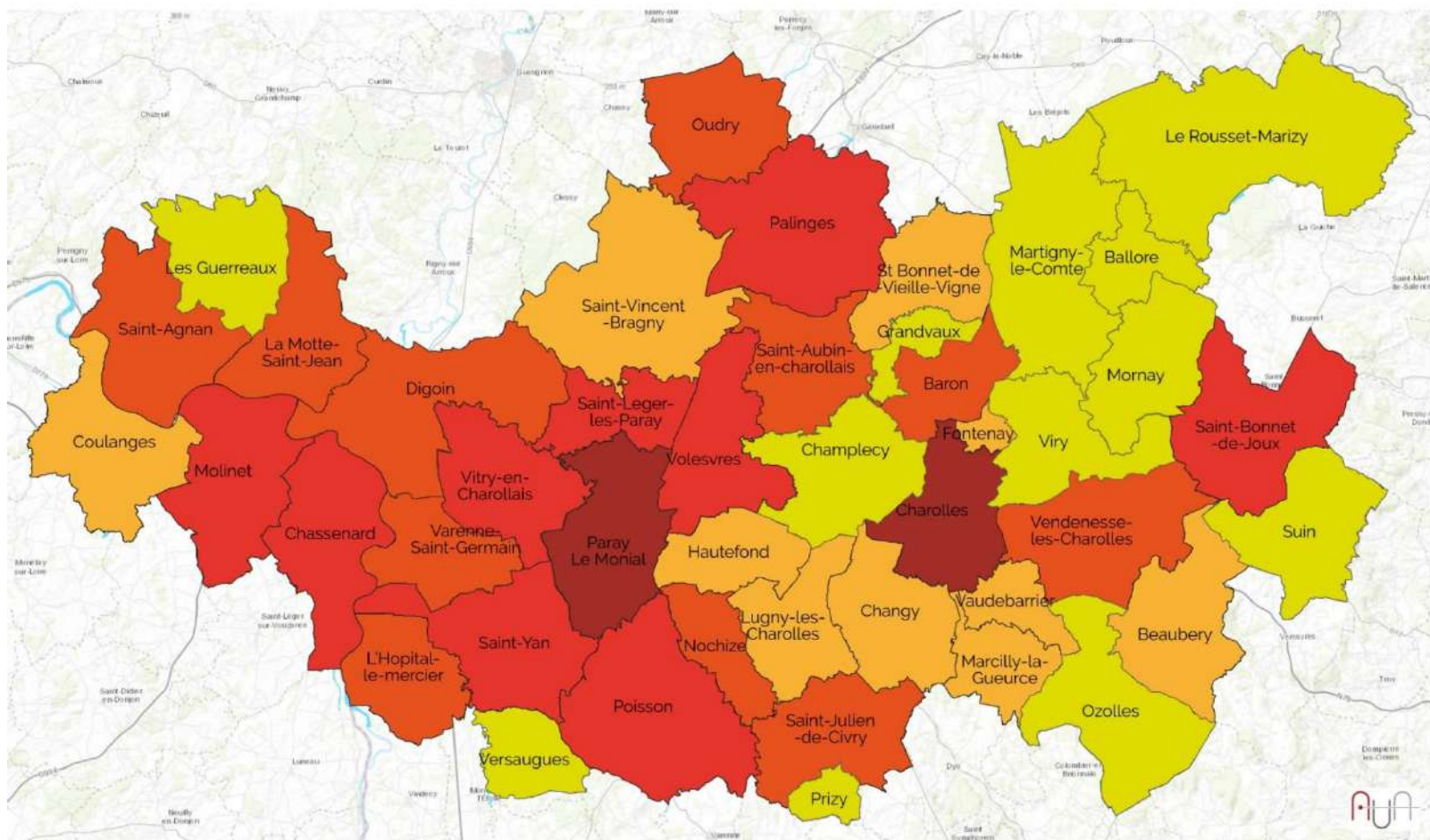
On note des disparités importantes de consommation entre les communes (de 0,09 à 24,19 ha). Les communes implantées le long de la RCEA ont globalement plus consommé Ce qui est cohérent avec les dynamiques démographiques observées sur des communes.

On observe également une plus grande consommation dans les communes situées dans la moitié Ouest du territoire.

En moyenne, la consommation foncière liée à l'habitat s'élève à 3,42 ha par commune et à 13,66 ha par an.

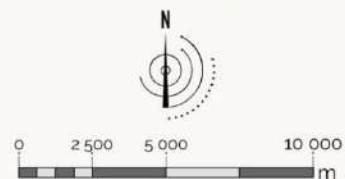
(Source : données des communes sur les autorisations d'urbanisme)

Commune	consommation 2011-2021				total
	surface habitat	surface équipements	surface agricole	surface activités	
Ballore	0,14	0,00	0,00	0,00	0,14
Baron	2,63	0,00	0,00	0,00	2,63
Beaubery	1,15	0,00	0,00	0,00	1,15
Champlecy	0,41	0,00	0,00	0,00	0,41
Changy	2,15	0,00	0,00	0,00	2,15
Charolles	12,13	0,00	0,00	0,00	12,13
Chassenard	6,47	0,00	0,00	0,00	6,47
Coulanges	1,97	0,00	0,00	0,00	1,97
Digoïn	4,55	0,00	0,00	0,00	4,55
Fontenay	1,24	0,00	0,00	0,00	1,24
Grandvaux	0,23	0,00	0,00	0,00	0,23
Hautefond	1,84	0,00	0,00	0,00	1,84
La-Motte-Saint-Jean	3,96	0,00	0,00	0,42	4,38
Le Rousset-Marizy	0,42	0,00	9,04	0,00	9,46
Les Guerreaux	0,94	0,00	0,00	0,00	0,94
L'Hôpital-Le-Mercier	2,91	0,00	0,00	0,00	2,91
Lugny-lès-Charolles	1,64	0,00	4,39	0,74	6,77
Marcilly-la-Gueurce	1,88	0,00	0,00	0,00	1,88
Martigny-le-Comte	0,26	0,00	0,00	0,00	0,26
Molinet	5,77	0,00	0,00	0,00	5,77
Mornay	0,85	0,00	0,00	0,24	1,09
Nochize	3,28	0,16	0,00	0,00	3,44
Oudry	3,23	0,00	0,00	0,00	3,23
Ozolles	0,09	0,00	0,00	0,00	0,09
Palinges	5,99	0,00	0,00	0,00	5,99
Paray-le-Monial	24,19	0,00	0,00	0,20	24,39
Poisson	4,52	0,00	0,00	0,00	4,52
Prizy	0,07	0,00	0,00	0,00	0,07
Saint-Agnan	2,56	0,00	0,00	0,00	2,56
Saint-Aubin-en-Charollais	2,98	0,00	0,00	0,00	2,98
Saint-Bonnet-de-Joux	6,24	0,00	0,00	0,00	6,24
Saint-Bonnet-de-Viellevigne	1,55	0,00	0,36	0,34	2,25
Saint-Julien-de-Civry	3,77	0,00	0,00	0,00	3,77
Saint-Leger-lès-Paray	5,93	0,00	0,00	0,00	5,93
Saint-Vincent-Bragny	3,91	0,00	0,00	0,00	3,91
Saint-Yan	6,27	0,00	3,39	6,44	16,10
Suin	0,91	0,00	0,00	0,00	0,91
Varenne-Saint-Germain	3,83	0,00	15,33	0,42	19,58
Vaubearrier	1,24	0,00	0,00	0,00	1,24
Vendennes-lès-Charolles	2,69	0,00	0,00	0,00	2,69
Versaugues	0,18	0,00	2,21	0,00	2,39
Viry	0,63	0,00	0,00	0,00	0,63
Vitry-en-Charollais	5,84	0,00	0,00	0,00	5,84
Volesvres	6,86	0,00	8,09	0,66	15,61
Total	150,30	0,16	42,81	9,46	202,73



Consommation foncière entre 2011 et 2021

- Entre 0 et 0,99 ha
- Entre 1 et 2,49 ha
- Entre 2,5 et 4,99 ha
- Entre 5 et 9,99 ha
- 10 ha et plus



Source : données communales plan topographique IGN ou Orthophoto IGN ou Open Street map IGN

Comparaison de la consommation foncière d'espaces naturels et agricoles (ENAF) des sols à différentes échelles

Afin de replacer le territoire dans un contexte plus vaste, les données concernant la consommation foncière fournies par le CEREMA pour la période 2009-2020 ont été analysées à différentes échelles.

	France	Saône et Loire	Allier	Grand Charolais	Charolles	Paray	Digoin	Villes	Bourgs structurants	Communes rurales
Hectares consommés 2009-2020 en ha	286 307	3 060	3 574	280	12	39	29	80	40	160
Ménages en 2018	29 749 361	256 048	162 895	18 859	1 345	4 773	3 830	9 948	1 589	7 322
Population en 2018	64 844 037	552 185	337 171	40 136	2 810	9 209	7 777	19 796	3 436	16 904
Surface consommés entre 2009 et 2020 pour 1000 habitants en 2018 (en ha)	4,4	5,5	10,6	7,0	4,3	4,2	3,7	4,0	11,6	9,5
Surface consommés entre 2009 et 2020 pour 1000 ménages en 2018 (en ha)	9,6	12,0	21,9	14,8	8,9	8,2	7,6	8,0	25,2	21,9

Le territoire semble avoir connu une consommation ramenée à la population plus importante que la moyenne française mais se situe dans la moyenne des deux départements, l'Allier et la Saône-et-Loire. Si l'on regarde dans le détail, on s'aperçoit que ce sont les « bourgs structurants » qui ont connu la plus grosse consommation. Toutefois au sein de cette catégorie de communes, certaines valeurs communales ne semblent pas cohérentes (notamment pour la commune de Saint-Yan pour laquelle les surfaces identifiées apparaissent supérieures à la réalité).

En attendant la version définitive, les données du CEREMA permettent de mettre en relief une consommation foncière dans la moyenne locale.

C/ La production de logements

La consommation foncière est à mettre en lien avec la production de logements sur la même période.

Environ 1 100 logements ont été construits entre 2011 et 2021, soit une moyenne de l'ordre de 100 logements/an sur l'ensemble du territoire et une moyenne de 25 logements par commune.

Il existe aussi de fortes disparités en matière de production de logements. Alors que certaines communes n'ont pas accueilli de nouveaux logements (Ballore, Grandvaux, Prizy, ...), d'autres en ont accueilli plusieurs dizaines (Digoïn, Molinet, Palinges, Saint-Bonnet-de-Joux, Saint-Léger-Lès-Paray, Saint-Yan, Vitry-en-Charollais, ...) voir centaines (Charolles, Paray-le-Monial).

On observe un décalage entre les parties Ouest et Est du territoire, ces dernières ayant globalement moins construit. La présence de la RCEA a une influence sur le niveau de construction : les communes situées le long de cet axe ont connu une dynamique de construction plus élevée. La présence d'axes de déplacement importants joue sur l'attractivité des communes et donc sur leur développement.

Cette production de logements est à mettre en relation avec la production qui émane des objectifs du SCOT.

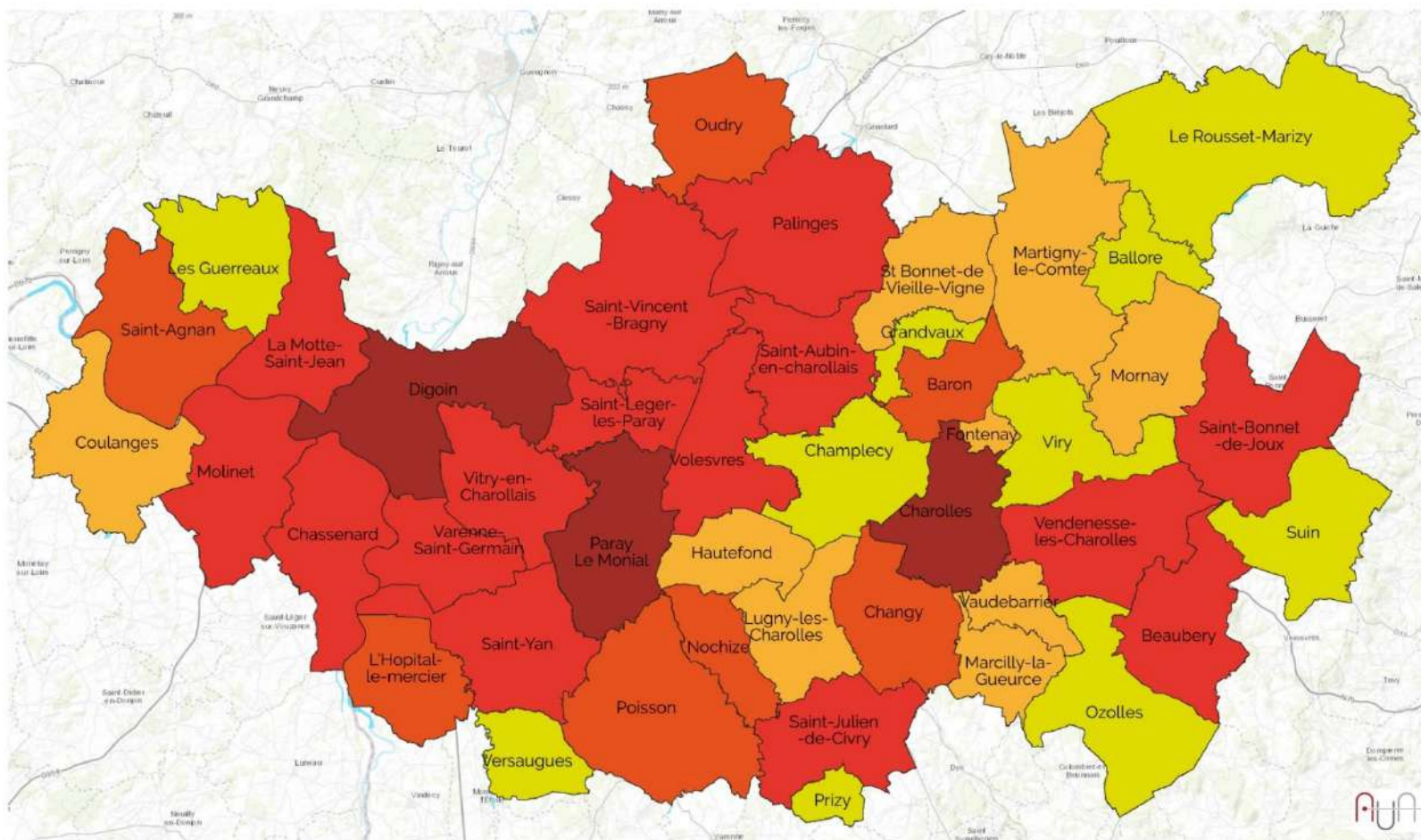
Selon les orientations du SCOT, la production de logements pour la période 2013-2021 était :

- D'environ 739 logements pour les villes,
- D'environ 159 logements pour les bourgs structurants,
- D'environ 687 logements pour les communes rurales.

Sur la même période, la production de logements enregistrée s'établit à :

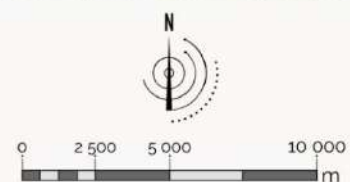
- 357 logements pour les villes,
- 70 logements pour les bourgs structurants,
- 386 logements pour les communes rurales.

L'analyse des données relatives à la production de logements passée montre que le territoire intercommunal a connu une « sous-production » globale de logements (non atteinte des objectifs du SCOT). Ce constat est valable aussi bien pour les villes et les bourgs structurants que pour les autres communes.



Logements créés entre 2011 et 2021

- Entre 0 et 4 logements
- Entre 5 et 9 logements
- Entre 10 et 19 logements
- Entre 20 et 49 logements
- 50 logements et plus



Source : données communales plan topographique IGN ou Orthophoto IGN ou Open Street map IGN

D/ Les densités

La consommation foncière et le nombre de constructions réalisées permettent d'appréhender la densité moyenne à l'échelle du territoire.

La production de près de 1 100 logements durant la période 2011-2021 s'est réalisée sur environ 150 ha de foncier, soit une densité moyenne avoisinant 7 logements/ha et une moyenne de 1370 m² par logement.

Globalement la densité est assez uniforme à l'échelle du territoire. Les valeurs varient de 33 logements/ha pour Ozolles à 12 pour Digoin et 10 pour Paray-le-Monial. Les communes ayant les plus fortes densités ont connu une part importante de création de logements par changement de destination, donc sans consommation de foncier.

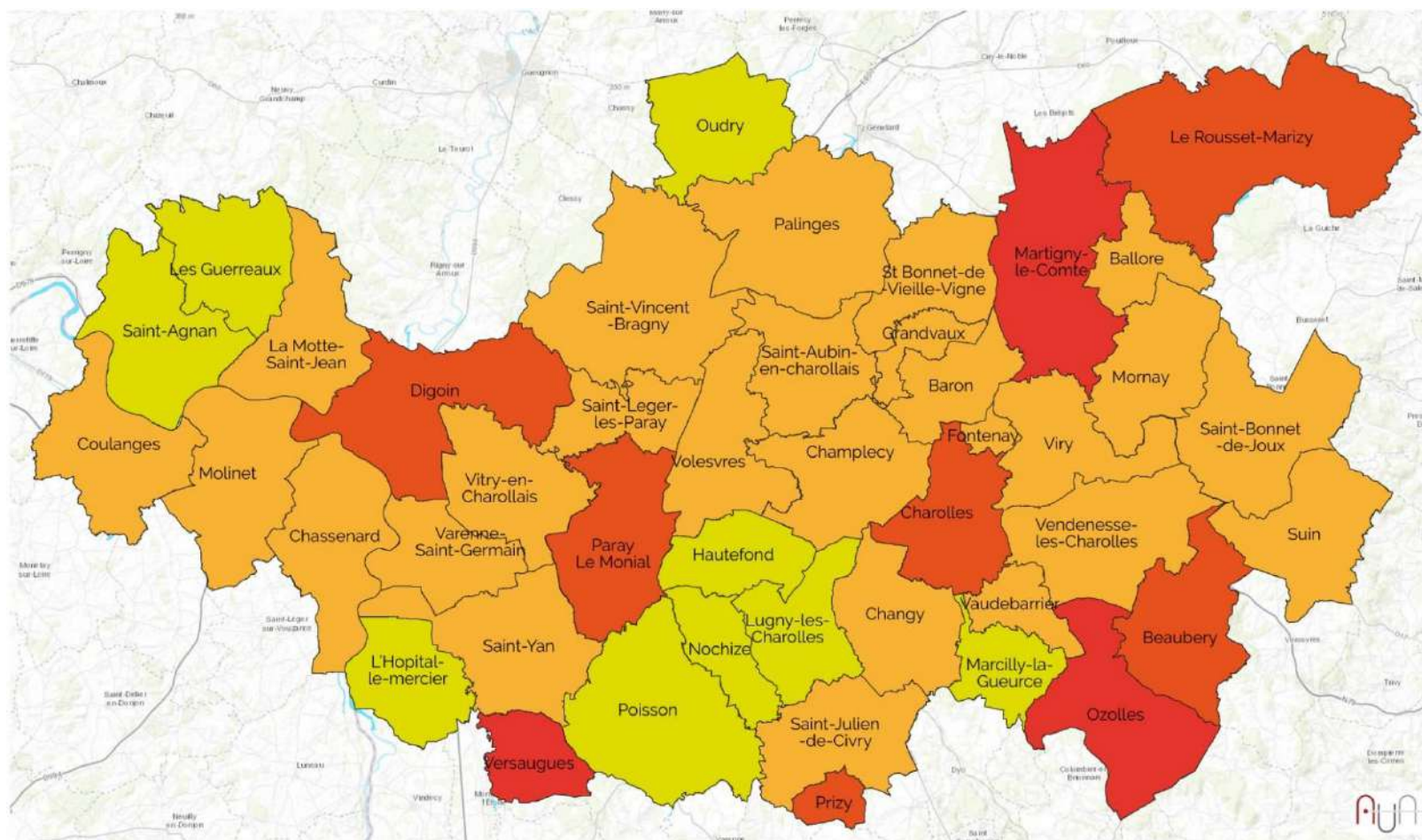
L'analyse par polarité met en relief de très faibles densités pour les bourgs structurants et les communes rurales. En effet les densités par catégorie sont les suivantes :

- 11 logements/hectare pour les villes,
- 4 logements/hectare pour les bourgs,
- 4 logements/hectare pour les communes rurales.

Le SCOT porte l'objectif de réduire la consommation foncière. Ainsi, il est attendu les densités moyennes minimales pour les futures constructions :

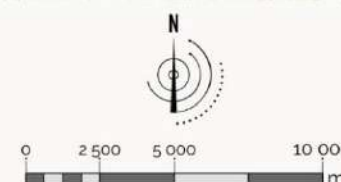
- 20 logements/ha en moyenne pour les villes
- 12 logements/ha en moyenne pour les bourgs structurants
- 10 logements/ha en moyenne pour les communes rurales

Au regard des données enregistrées entre 2011 et 2021 et des objectifs du SCOT, la densité moyenne devrait être nettement augmentée pour toutes les typologies de communes.



Densités résultantes entre 2011 et 2021

- Entre 0 et 4 logements/ha
- Entre 5 et 9 logements/ha
- Entre 10 et 19 logements/ha
- 20 logements/ha et plus



Source : données communales plan topographique IGN ou Orthophoto IGN ou Open Street map IGN



POINTS FORTS

- Une consommation foncière globalement raisonnable : 203 ha entre 2011 et 2021 soit 0,22% du territoire.

POINTS DE VIGILANCE

- Une densité faible, éloignée des objectifs de densité minimale fixés par le SCOT.
- Une consommation de foncier par logements trop élevée au regard des objectifs actuels.

ENJEUX

- Respecter les objectifs de densité et de limitation de la consommation foncière.
- Répartir la densité globale : prévoir une plus forte densité dans les bourgs et les centres-villes à proximité des équipements, commerces et services et des accès aux transports en commun et une densité plus faible dans les secteurs périphériques.

Le potentiel foncier dans l'enveloppe bâtie

1. Vocabulaire

A/ Définition de l'enveloppe bâtie (ou partie actuellement urbanisée : PAU)

Le SCoT du Pays Charolais-Brionnais définit la façon de dessiner l'enveloppe bâtie actuelle pour évaluer les capacités d'urbanisation existantes à l'intérieur de celle-ci : « **l'enveloppe est détournée au ras des bâtiments existants** ».

Il a été retenu une distance maximum de 50 mètres entre deux constructions principales à usage d'habitation pour définir la continuité de l'enveloppe bâtie. Au-delà on considère qu'il y a une coupure urbaine. Cette distance est retenue pour tenir compte des jurisprudences qui dans un grand nombre de cas estiment qu'au-delà la distance entre deux constructions ne permet pas de considérer qu'on est dans une continuité urbaine. Toutefois cette distance n'est pas à prendre à la lettre, il s'agit d'une méthode d'analyse.

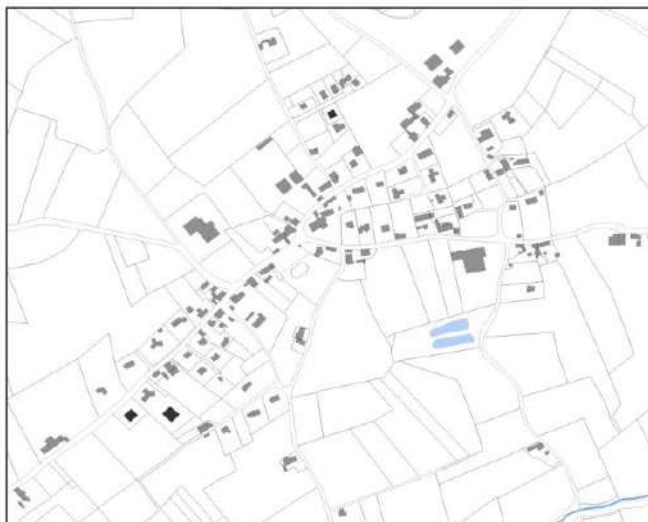
De plus dès lors qu'un élément géographique de type cours d'eau, vallon, voirie etc. est présent, il est considéré que cet élément constitue une rupture de la partie actuellement urbanisée. *(NB : cette intégration des ruptures d'urbanisation reprend les orientations d'une majorité des jurisprudences en matière de définition de la PAU).*

Les exploitations agricoles situées en frange bâtie ont été sorties de l'enveloppe.

Il a également été tenu compte du contexte et des adaptations ont été proposées sur certaines communes qui n'auraient aucune enveloppe bâtie sinon. :

- Certains villages ou bourgs sont constitués de plusieurs entités bâties, légèrement séparées (notamment par des contraintes physiques tels les cours d'eau). Dans ce cas il a été admis que l'enveloppe bâtie était constituée de plusieurs parties.
- De plus dans certains cas, les communes ne disposent pas d'une enveloppe bâtie telle que définie ci-dessus, ainsi une enveloppe bâtie est tracée à minima autour des éléments de centralité (mairie, école).

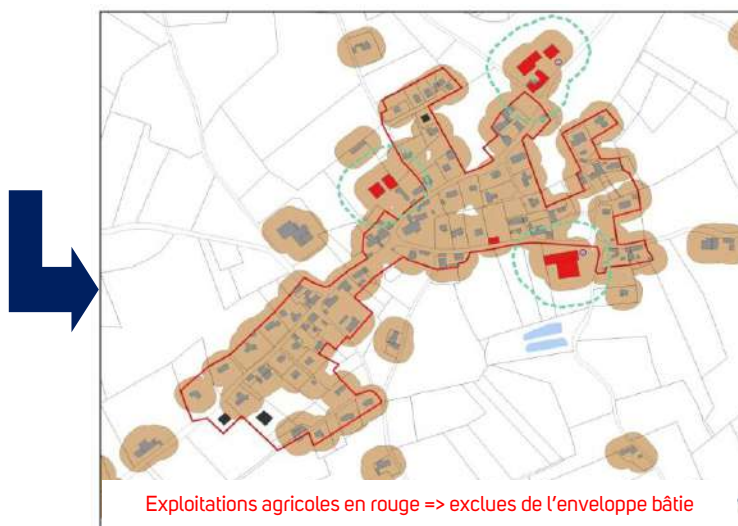
Illustration de la méthode



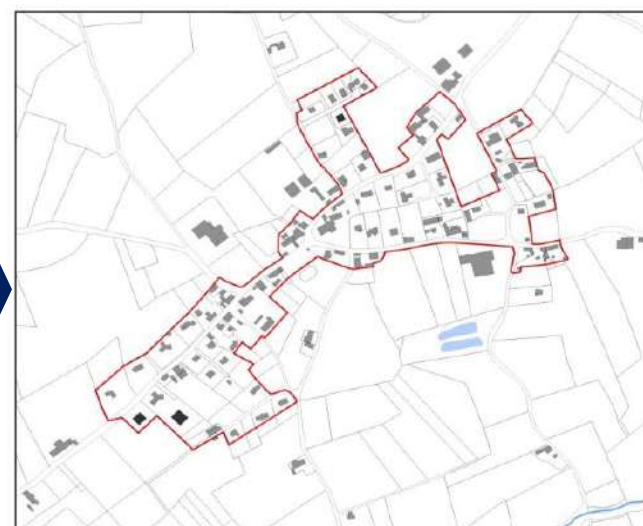
Bâti d'après le cadastre



Périmètre de 25 m autour du bâti



Dessin de l'enveloppe bâtie



Enveloppe bâtie finale

B/ Définition d'une extension de l'enveloppe bâtie

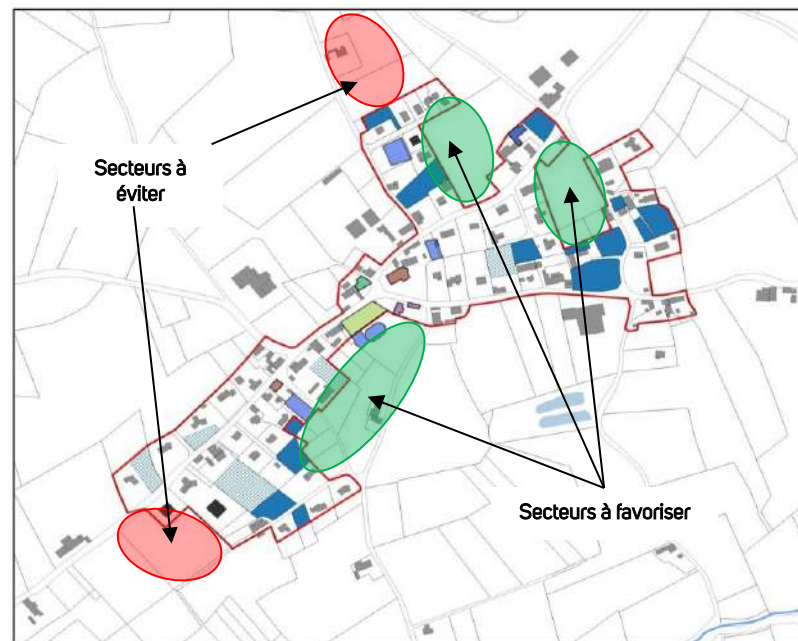
Si l'enveloppe bâtie des bourgs et villages permet la réalisation de plus de logements que le SCOT ne l'autorise, il ne devrait pas y avoir d'extension hors des enveloppes bâties.

Si l'enveloppe bâtie ne permet pas d'atteindre le nombre de logements en intégrant un critère de rétention foncière (terrains potentiellement constructibles que les propriétaires ne souhaitent pas urbaniser) proposé par le SCOT, il pourra être envisagé de :

- Prévoir des extensions sur les bourgs et villages ;
- Définir le potentiel existant dans l'enveloppe bâtie de certains hameaux et quartiers périphériques constitués ;
- De combiner les deux solutions.

L'extension d'un bourg ou d'un village doit se faire en continuité de l'enveloppe bâtie existante. Cette continuité s'apprécie au regard des critères suivants :

- La distance entre les bâtiments (50 mètres maximum retenus) ;
- La présence d'exploitations agricoles et de périmètres de réciprocity ;
- La densité, la forme et la logique de l'urbanisation locale ;
- Les caractéristiques urbaines, paysagères et topographiques (pas de séparation physique, rupture de pente, etc.), environnementale, etc. ;
- La présence ou non de voies et de réseaux : leur seule existence n'est pas synonyme d'urbanisation systématique.



Exemple de secteurs d'extension à favoriser ou à éviter
(exemple hors CCLGC)

C/ Définition d'un hameau

Selon la jurisprudence, le terme de hameau signifie :

« Petit ensemble de bâtiments agglomérés à usage principal d'habitation, d'une taille inférieure aux bourgs et aux villages.

Les critères cumulatifs suivants sont utilisés :

- Un nombre de constructions minimum (une dizaine ou une quinzaine de constructions) destinées principalement à l'habitation ;
- Regroupées et structurées (autour d'une place, d'espaces publics) ;
- Isolé et distinct du bourg ou du village. »



Attention : Une zone rurale qui ne comporte que quelques habitations ne constitue pas un hameau, et ce même pour des secteurs désignés comme tels localement. Une urbanisation linéaire diffuse le long d'une voie ne constitue pas un hameau.

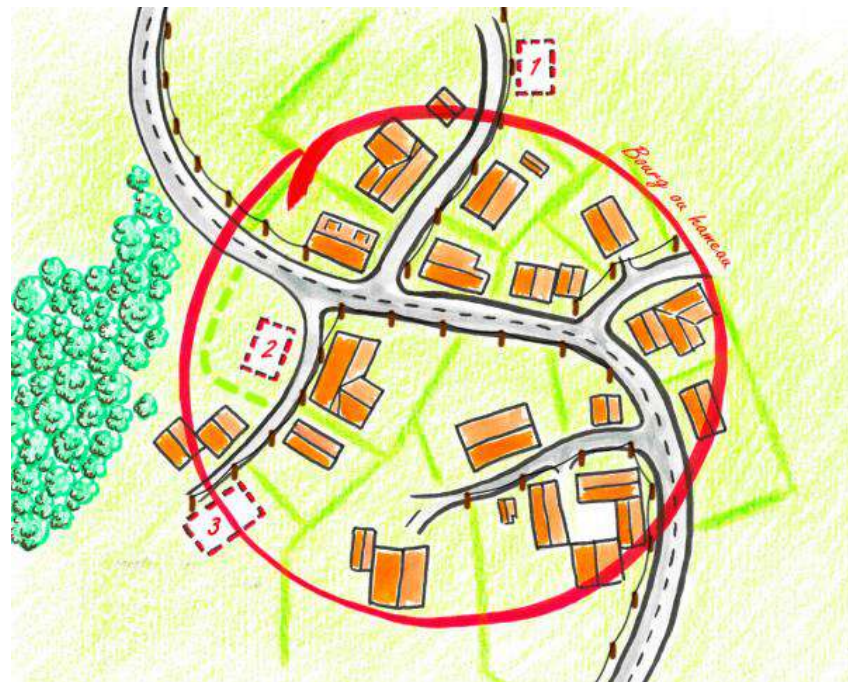


Illustration d'un hameau.

Source : Fiche technique L'extension de l'urbanisation en continuité de l'urbanisation existante
- Ministère de la cohésion des territoires, 2018

D/ Définition d'un hameau agricole

Certains quartiers (dont l'enveloppe bâtie apparaît regroupée et structurée) peuvent être principalement agricoles :

- Dominés par la présence de plusieurs constructions techniques et sièges d'exploitation agricoles intégrés dans l'enveloppe bâtie ;
- Ou bordés par des exploitations agricoles qui génèrent des périmètres de réciprocity.



Les hameaux agricoles ne sont pas considérés comme supports de développement au regard des enjeux agricoles dominants.

Illustration :

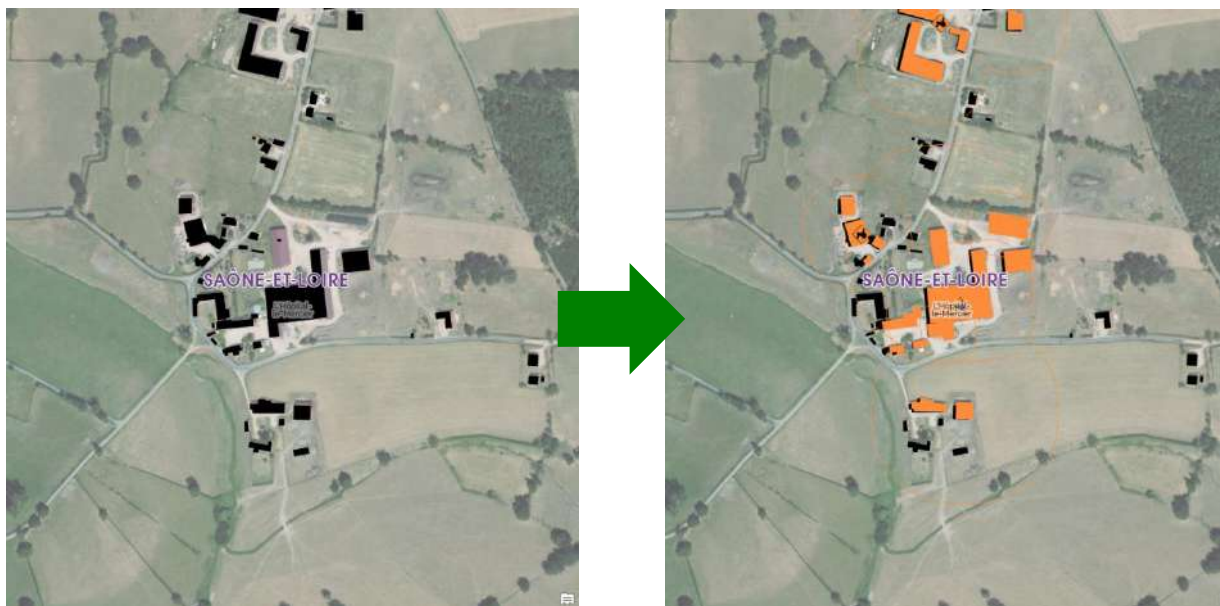


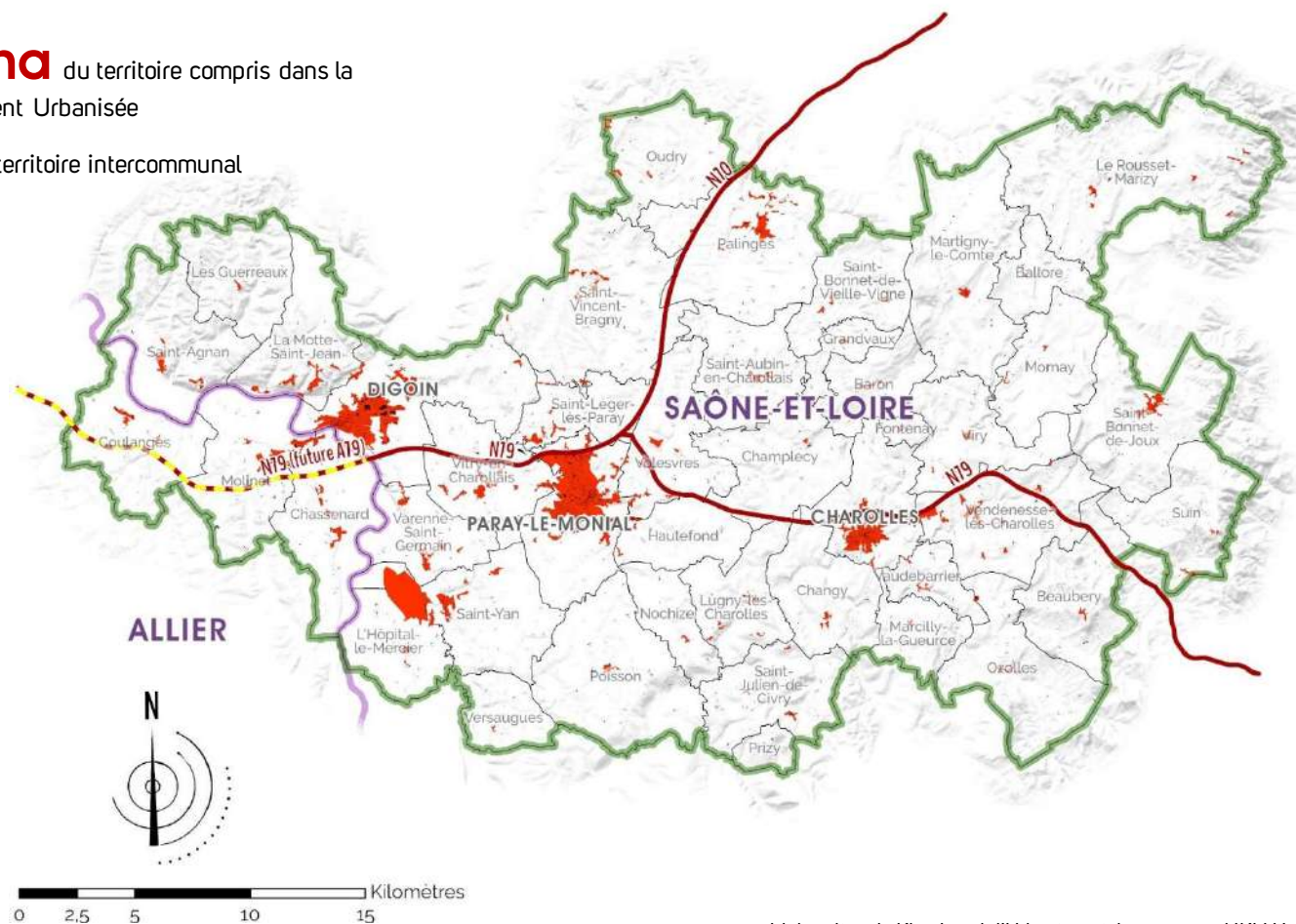
Illustration d'un hameau agricole (constructions agricoles en orange)

L'application de la méthode présentée dans la partie précédente a permis de définir l'enveloppe bâtie des bourgs de toutes les communes en 2022. Elle est représentée à l'échelle de la communauté de communes sur la carte ci-après.

Ces enveloppes constituent les limites de l'urbanisation des bourgs et villages à l'instant « t ». Elles ne représentent pas les futures limites des zones urbaines ou à urbaniser du PLUi.

Le développement urbain de chaque commune devra s'appuyer sur le potentiel foncier présent dans son enveloppe bâtie et trouver le juste équilibre entre les différentes contraintes existantes (agriculture, risques, préservation du patrimoine, topographie, etc....) et les objectifs de développement.

≈2810 ha du territoire compris dans la
Partie Actuellement Urbanisée
Soit **3%** du territoire intercommunal



2. Évaluation du potentiel foncier brut dans l'enveloppe bâtie

A/ Calcul théorique des surfaces résiduelles et du nombre de logements potentiels

Une fois l'enveloppe bâtie dessinée pour chaque bourg et village, sont mesurées les surfaces destinées à l'habitat (activités et équipements exclus, ces usages étant plus spécifiques). Pour cela sont identifiés les éléments suivants :

- Les terrains « disponibles » (parcelles existantes non bâties); Toutefois la notion de « disponible » sera à moduler en fonction d'une analyse qualitative ultérieure à mener avec les communes tenant compte de la rétention foncière, des contraintes techniques éventuelles.
- Les terrains qui pourraient théoriquement se diviser. Ici la maille foncière divisible proposée est à partir d'environ 1500 m² de terrain dans les centres au tissu bâti denses et 2500m² dans les tissus bâtis plus diffus. Une taille plus faible a pu être retenue lorsque la parcelle appartient à un tènement important issu du regroupement de plusieurs parcelles ou parties de parcelles et pouvant accueillir une opération plus importante.

Les contraintes suivantes ont été prises en compte dans l'identification des surfaces mobilisables :

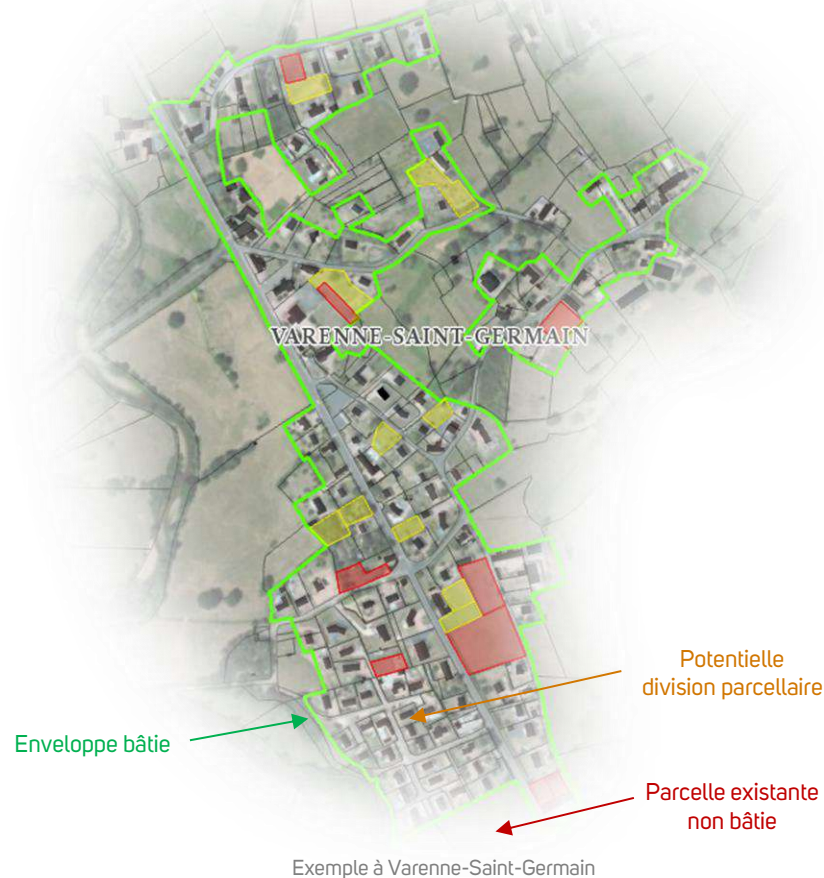
- Le Plan de Prévention des Risques d'inondation de la Loire,
- Les zones humides,
- Le patrimoine,
- L'agriculture,
- La topographie,
- Les aménagements existants (accès, piscines,...)...

Les parcs les plus remarquables et les éventuels terrains agricoles exploités situés dans l'enveloppe bâtie n'ont pas été retenus comme potentiel foncier.

Légende :

 Partie actuellement urbanisée du territoire

Sources : photo aérienne 2022, AUA, Latitude



Dans une première approche chiffrée qui sera à nuancer ultérieurement site par site en fonction du contexte (réseau, paysage, patrimoine, rétention foncière, etc.) :

L'évaluation du nombre de logements est réalisée sur la base des densités définies par le SCOT :

- **20 logements/ha** pour les **villes** ;
- **12 logements/ha** pour les **bourgs structurants** ;
- **10 logements/ha** pour les villages : les autres communes de la communauté de communes.

On obtient un nombre potentiel de logements brut théorique d'environ **2021 logements**.

Ce chiffre **BRUT PROVISOIRE** sera affiné lors de l'élaboration du projet, sur la base des connaissances des élus et de l'adéquation avec le respect des objectifs du SCOT en prenant en compte les spécificités locales. Les communes n'ayant pas de potentiel dans l'enveloppe bâtie pourront envisager un développement en extension.

Commune	Surfaces résiduelles dans l'enveloppe bâtie (ha)	Nb potentiel théorique en logements aux densités du SCOT
Ballore	0	0
Baron	0,6	6
Beaubery	0,5	5
Champlecy	0,5	5
Changy	0,3	3
Charolles	15,2	303
Chassenard	1,2	12
Coulanges	1,4	14
Digoin	18,2	364
Fontenay	0,1	1
Grandvaux	0,5	5
Hautefond	0,2	2
La Motte-Saint-Jean	2,7	27
Le Rousset-Marizy	1,5	15
Les Guerreaux	0,4	4
L'Hôpital-le-Mercier	0,2	2
Luigny-lès-Charolles	0,8	8
Marcilly-la-Gueurce	0,2	2
Martigny-le-Comte	1,0	10
Molinet	1,0	10
Mornay	0,1	1
Nochize	1,0	10

Commune	Surfaces résiduelles dans l'enveloppe bâtie (ha)	Nb potentiel théorique en logements aux densités du SCOT
Oudry	0	0
Ozolles	0,6	6
Palinges	5,6	67
Paray-le-Monial	40,2	804
Poisson	0,4	4
Prizy	0	0
Saint-Agnan	4,7	47
Saint-Aubin-en-Charollais	1,9	19
Saint-Bonnet-de-Joux	3,8	45
Saint-Bonnet-de-Vieille-Vigne	1,0	10
Saint-Julien-de-Civry	0,9	9
Saint-Léger-lès-Paray	2,8	28
Saint-Vincent-Bragny	1,5	15
Saint-Yan	2,6	31
Suin	0,6	6
Varenne-Saint-Germain	3,2	32
Vaudebarrier	0,4	4
Vendennes-lès-Charolles	2,0	20
Versaugues	0,1	1
Viry	1,9	19
Vitry-en-Charollais	2,4	24
Volesvres	2,1	21
TOTAL	126,3	2021

Logements réalisables dans l'enveloppe bâtie par commune

Le SCOT demande à ce que la « rétention foncière soit évaluée et argumentée par le document d'urbanisme. Elle ne peut pas excéder 50 % du besoin foncier estimé. ».

Pour chaque commune il faudra donc évaluer la probabilité d'urbanisation des terrains repérés à l'horizon du PLUi.

Cette rétention s'apprécie au cas par cas en fonction du contexte communal (pression foncière, connaissance de projets, rythme de construction sur les dernières années, typologie de propriété ...).

L'application de ce coefficient de rétention donne le nombre de logements réalisables dans l'enveloppe bâtie.

Attention, les surfaces mobilisées devront respecter les objectifs de limitation de la consommation foncière.

Commune	Surfaces résiduelles dans l'enveloppe bâtie (ha)	Prise en compte de 50% de rétention foncière
Ballore	0	0,0
Baron	0,6	0,9
Beaubery	0,5	0,8
Champlecy	0,5	0,8
Changy	0,3	0,5
Charolles	15,2	22,8
Chassenard	1,2	1,8
Coulanges	1,4	2,1
Digoin	18,2	27,3
Fontenay	0,1	0,2
Grandvaux	0,5	0,8
Hautefond	0,2	0,3
La Motte-Saint-Jean	2,7	4,1
Le Rousset-Marizy	1,5	2,3
Les Guerreaux	0,4	0,6
L'Hôpital-le-Mercier	0,2	0,3
Lugny-lès-Charolles	0,8	1,2
Marcilly-la-Gueurce	0,2	0,3
Martigny-le-Comte	1	1,5
Molinet	1	1,5
Mornay	0,1	0,2
Nochize	1	1,5
Oudry	0	0,0
Ozolles	0,6	0,9

Commune	Surfaces résiduelles dans l'enveloppe bâtie (ha)	Prise en compte de 50% de rétention foncière
Palinges	5,6	8,4
Paray-le-Monial	40,2	60,3
Poisson	0,4	0,6
Prizy	0	0,0
Saint-Agnan	4,7	7,1
Saint-Aubin-en-Charollais	1,9	2,9
Saint-Bonnet-de-Joux	3,8	5,7
Saint-Bonnet-de-Vieille-Vigne	1	1,5
Saint-Julien-de-Civry	0,9	1,4
Saint-Léger-lès-Paray	2,8	4,2
Saint-Vincent-Bragny	1,5	2,3
Saint-Yan	2,6	3,9
Suin	0,6	0,9
Varenne-Saint-Germain	3,2	4,8
Vaudebarrier	0,4	0,6
Vendennes-lès-Charolles	2	3,0
Versaugues	0,1	0,2
Viry	1,9	2,9
Vitry-en-Charollais	2,4	3,6
Volessvres	2,1	3,2
TOTAL	126,3	189,5

3. Compatibilité avec les objectifs du SCOT

Le potentiel foncier contenu dans les enveloppes bâties actuelles (hors secteurs de renouvellement urbain) a été établi à 126,3 ha ce qui représente un potentiel d'environ 2021 logements.

L'application des objectifs de production définis par le SCOT permet de définir un volume estimé entre 1761 et 2113 logements pour les 12 prochaines années.

Un travail d'ajustement du potentiel global devra être mené pour respecter les objectifs du SCOT en matière de production de logements.

4. Identification des secteurs potentiels de renouvellement urbain

Une analyse des tissus urbains des communes permettra d'identifier des secteurs qui pourraient muter pendant la durée d'application du futur PLUi. Ces secteurs devront répondre à certaines caractéristiques :

- une densité relativement faible actuellement (en fonction du contexte local),
- un tissu bâti ancien, voir vétuste,
- une vacance apparente,
- des espaces libres mobilisables,
- une localisation à proximité des équipements, services, commerces et des transports en commun.

Cette analyse sera affinée avec les élus en phase projet afin de déterminer les possibilités réelles de mutation en tenant compte de tous les facteurs : maîtrise foncière, préservation ou non du tissu bâti ou des espaces végétalisés, volonté politique, ...

Par ailleurs les changements de destination qui seront identifiés dans Les zones agricoles et naturelles du PLUi, entreront aussi dans le potentiel de logements à intégrer dans la production de logements du PLUi. La prise en compte du renouvellement urbain, de la remise sur le marché des logements vacants et des possibilités de changement de destination permettra de réduire la consommation foncière pour les années à venir.

Ce potentiel en logements viendra compléter celui identifié en foncier nu mobilisable.

POINTS FORTS

- Des enveloppes urbaines qui disposent d'un foncier non bâti conséquent à mobiliser en priorité vis-à-vis des objectifs de limitation de consommation foncière.
- Un potentiel de logements dans les enveloppes qui permettra largement de répondre aux objectifs de production du SCOT.

POINTS DE VIGILANCE

- Des enveloppes bâties très disparates en fonction de la morphologie des tissus bâtis et portant des potentiels très différents (parfois éloignés des centralités et donc générant à terme des besoins accrus en mobilité)
- Une répartition spatiale actuelle du potentiel ne correspondant pas forcément au projet commun de développement inscrit pas le SCOT de recentrage sur les villes et bourgs relais.

ENJEUX

- Mobiliser les surfaces suffisantes pour répondre aux besoins du territoire dans le respect des objectifs définis dans le SCOT.
- Contenir la consommation foncière en dessous des objectifs fixés par la Loi et en cohérence avec les objectifs de densité du SCOT.
- Définir une répartition spatiale permettant de mettre en place le projet commun de développement en lien avec les capacités du territoire à l'accompagner en matière de réseaux, d'équipements et d'offre en mobilité alternative au « tout voiture », mais si la dépendance à ce mode de déplacement est forcément plus important en secteur rural.

LES INFRASTRUCTURES EN EAU POTABLE ET ASSAINISSEMENT

Cette analyse vient compléter celle concernant les équipements du territoire. La question des réseaux et de la ressource en eau potable est une dimension très importante dans la planification portée par le PLUI. En effet le développement qui sera inscrit dans le projet territorial du PLUI, doit pouvoir avec certitude être accompagné par des ressources et réseaux en capacité et en qualité suffisantes. Dans le cas contraire, plusieurs solutions sont à envisager :

- Réduire les capacités de développement si le territoire n'a pas la capacité de répondre aux besoins engendrés par le développement retenu pour la durée du PLUI.
- Surseoir dans le temps au développement souhaité dans l'attente de la réalisation des travaux de renforcement des infrastructures, de sécurisation de la ressource. Le PLUI peut mettre en œuvre des outils de « mise en attente » du développement (fermeture des zones à urbaniser, phasage dans le temps des sites de développement).
- Programmer techniquement et financièrement à court terme les équipements et infrastructures nécessaires pour garantir un développement sans impact environnemental (extension, mise aux normes des stations d'épuration, des réseaux eau et d'assainissement, interconnexion des réseaux d'eaux etc.

Aussi le PLUI doit démontrer l'adéquation entre le développement retenu et les capacités des infrastructures.

Les chapitres concernant l'eau, la défense incendie et l'assainissement sont développés dans des cahiers spécifiques pour faciliter la manipulation des documents qui sont conséquents compte tenu de l'échelle du territoire.

NB : certaines données présentées sont en attente de retours techniques des communes et restent donc provisoires.