

Territoire SCOT : Bresse – Val de Saône

Diagnostic territorial et démarche prospective



Tuteurs : M FAUVET Guillaume (DDT 01)
M THIBAUT Serge (DA)

Etudiants : BONDU Pierre, BUNEL Pierre - Antoine,
DANEN Benoit, GENESTE Marion, GRONDAIN Victor,
LEPETIT Kelly

**Stage de groupe DA 4
2010-2011**

Territoire SCOT : Bresse-Val de Saône

Diagnostic territorial et démarche prospective

Etudiants : BONDU Pierre
BUNEL Pierre - Antoine
DANEN Benoit
GENESTE Marion
GRONDAIN Victor
LEPETIT Kelly

Lieu d'édition : Tours

Tuteurs : M THIBAUT Serge – M FAUVET Guillaume

Remerciements

Nous tenions à remercier, l'ensemble de la Direction Départementale des Territoires pour son accueil chaleureux et sa disponibilité, plus particulièrement les différents services qui nous ont aidés dans nos recherches :

- **Service prospective, urbanisme, risques**
 - *Les responsables du service SPUR*
 - DELAUNAY Stéphane, LAVIT Jean-François
 - *Etude et prospective*
 - BRENEZ Dominique pour nous avoir fait découvrir et montrer les endroits d'importances majeurs sur le
 - FAUVET Guillaume, notre tuteur, pour son aide et ses conseils tout au long du stage.
 - *Système d'information géographique :*
 - CAPELLE Damien, FAVRE Virginie, MALLAN Sébastien, PERRET Marie-Ange
 - *Urbanisme durable :*
 - SOLVIGNON Raphaël
 - *Risques :*
 - BERAUD Michel, GARMONT André, RONGIER Géraldine, VOLATIER Yvon
 - *le bureau administratif :* CARROTTE Geneviève
- **Service protection et gestion de l'environnement :**
 - BUFFAT François, GIRAUD Guy, HENRY Claude
- **Service politiques agricoles, développement durable :**
 - BERROD Bernadette, BUFFAT Gwladis, FRAY Marie
- **Service Habitat**
 - DJARMOUNI Abdelkrim, DUTEYRAT Patrick, FOURNIER Dominique
- **L'antenne Bresse-Revermont :**
 - SIMONIN Yannick, VILLEDIEU Eric
- **Transports :**
 - RAVOUX Christian, TUOT Joëlle

Nous voudrions également remercier les acteurs extérieurs à la DDT de l'Ain :

- **La DDT71 :** DUCAROY Sylvestre, NOVAT Monique
- **La chambre de l'agriculture :** CHENAL Bertrand
- **La chambre du commerce et de l'industrie :** ROVRI Chantal
- **Le Conseil d'Architecture d'Urbanisme et de l'Environnement**
- **Le conseil général de l'Ain :** GREFFET Christophe (Vice-président du Conseil général de l'Ain), COLIN Dominique, VUARAND Thierry, BARGOT Cédric

Les maires qui nous ont accordé de leur temps et fait partager leur vision du territoire : GREFFET Christophe (maire de St-Genis-sur-Menthon), MOREL Armel (maire de Lescheroux), MONG Stéphane (maire de Sermoyer), PERRUCHE Daniel (maire de Crottet), VOISIN Michel (maire de Replonges).

Enfin, **l'école polytechnique de Tours**, de nous avoir offert une première expérience professionnelle au sein d'un environnement aussi agréable que la DDT de l'Ain et plus particulièrement notre tuteur Serge Thibault.

Sommaire

Préambule	9
Introduction.....	12
I. Portrait de territoire.....	14
A. Contexte administratif et géographique.....	15
B. Le territoire en chiffres	20
C. Historique	23
D. Spécificités environnementales, patrimoine agricole et architectural.....	24
E. Aspects touristiques du territoire.....	34
II. Analyse des dynamiques territoriales.....	36
A. Un territoire « sous influence ».....	38
1. Un territoire qui subit une périurbanisation classique	39
2. Mode de déplacement et flux pendulaires	50
3. Un territoire déficitaire en services à la population :	58
4. Synthèse du territoire sous influence.....	60
B. Interface particulière avec Mâcon.....	61
1. Une histoire mouvementée	62
2. Mâcon, ville centre : une population qui baisse au profit de sa périphérie	64
3. Un déséquilibre économique marqué :	66
4. L'Ain réserve foncière du mâconnais	72
5. Synthèse de l'interface avec Mâcon	78
Synthèse	80
III. Répercussion de la périurbanisation sur un territoire hétérogène.....	82
A. Forces et faiblesse du territoire : Une vision restreinte des élus.....	83
B. Une gestion non économe de l'espace	86
1. L'étalement urbain.....	86
2. ... au détriment de l'agriculture	100
3. La vulnérabilité énergétique des ménages	102
a. Rappel et Définition	102
b. Vulnérabilité énergétique au niveau du logement	104
c. Vulnérabilité énergétique par rapport au déplacement.....	106
d. Une double vulnérabilité un enjeu grandissant	108
Synthèse	110
IV. Synthèse des enjeux	112
V. Prospective territoriale	118
A. Présentation de l'armature.....	120
1. Définition et différences avec les ZAUER de l'INSEE	120
2. Méthode d'élaboration de cette armature (population, densité, commerces et services, nombre d'emploi)	120
3. Présentation de l'armature.....	122
B. Le choix d'une nouvelle organisation de la population.....	123
1. Méthode d'élaboration des scénarios « Fil de l'eau » et « SCOT vertueux »	123

C. Des éléments plus qualitatifs à prendre en considération	128
1. Prise en compte des enjeux environnementaux et des surfaces agricoles	128
2. Déplacements et vulnérabilité	132
3. La diminution de la dispersion des services	134
Synthèse	136
VI. Critiques et limites de l'étude.....	138
A. Partie critique :	140
1. Un périmètre de SCOT impertinent ?	140
2. Le rôle de l'Etat en question :	141
B. Les limites de l'étude :	142
Conclusion.....	144
Bibliographie.....	145
Tables des illustrations	149
Tables des matières	153
Acronymes	155

Préambule

En France le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT), instauré par la loi SRU du 13 décembre 2000, est un document d'urbanisme à l'échelle intercommunale. Il détermine un projet de territoire et vise à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles communales, notamment en matière d'urbanisme, d'habitat et de déplacements ; le tout dans un environnement préservé et valorisé. Ce dernier aspect a été renforcé par la dernière loi dite « Grenelle II » du 12 juillet 2010 qui stipule que tous les documents d'urbanisme doivent contribuer à réduire la consommation d'espace, préserver les zones affectées aux activités agricoles ou forestières, améliorer les performances énergétiques, diminuer les obligations de déplacements et préserver les continuités écologiques entre autres...

L'initiative et l'engagement des élus est souvent la meilleure garantie dans la réussite et la pérennité d'un SCOT.

L'Etat, par l'intermédiaire des préfets, joue également un rôle conséquent. En effet, ce sont eux qui arrêtent les périmètres et publient les porter-à-connaissance par exemple.

L'Etat est également engagé dans le processus d'élaboration et de gestion des SCOT par l'intermédiaire des Directions Départementales des Territoires (DDT). Celles-ci assurent principalement un contrôle de légalité sur les documents d'urbanisme et rendent donc des avis positifs ou négatifs. Leur rôle est également d'inciter les élus à se conformer aux dernières lois et directives en vigueur.

A ce titre, la DDT 01 encourage les communes de l'Ain à se lancer dans la démarche d'un SCOT. Les résultats sont positifs puisque à ce jour 60% des communes du département font partie d'un SCOT. Cependant certaines parties du territoire sont plus réticentes, et c'est le cas du territoire d'étude ; le SCOT Bresse-Val de Saône.

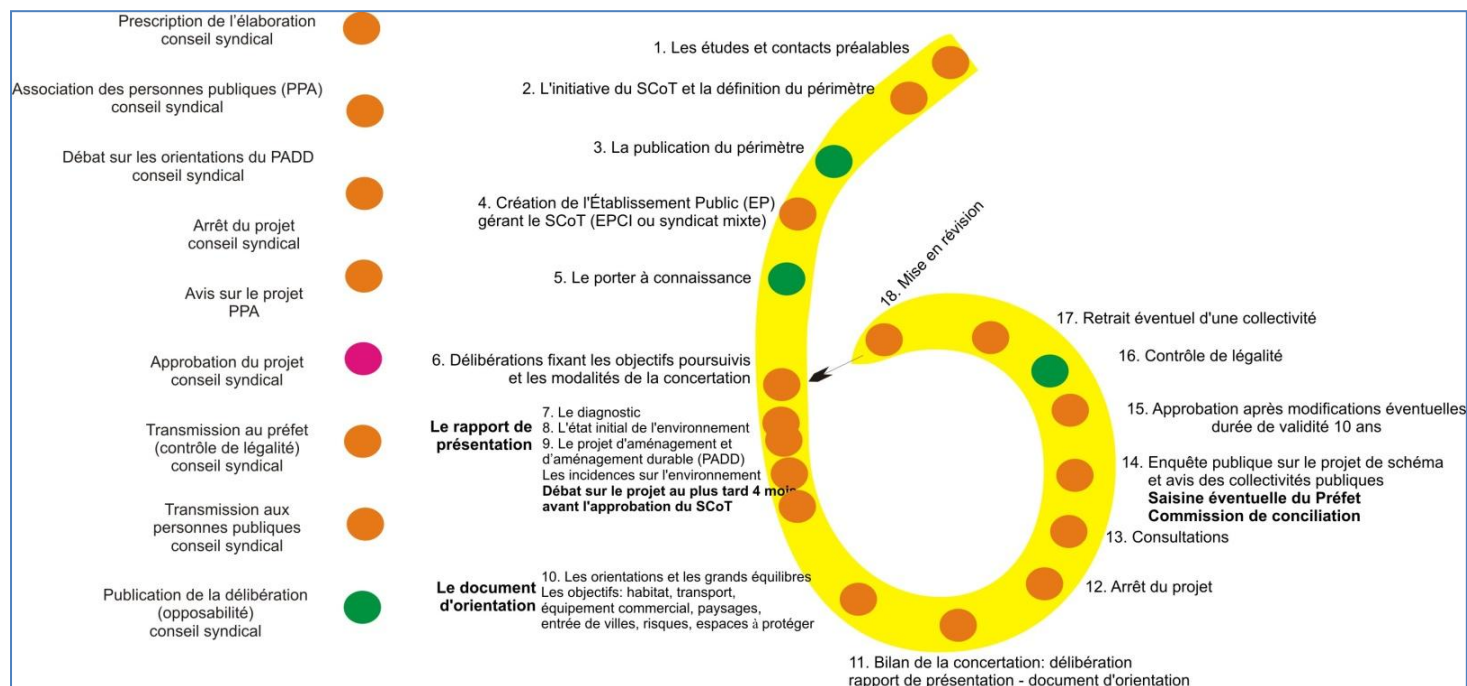
Malgré un périmètre arrêté par le préfet il y a 10 ans, on peut parler d'immobilisme puisque l'établissement public, censé porter le SCOT, n'a toujours pas été créé.

Face à cette situation de blocage, la DDT 01 a donc commandité le présent rapport avec plusieurs objectifs :

- Etablir un pré-diagnostic territorial, le plus exhaustif possible, afin d'avoir une connaissance maximale du territoire.
- Mettre en relation de jeunes professionnels en formation, venant d'autres régions, avec les élus concernés pour tenter de dépasser les antagonismes préexistants.
- Se forger un argumentaire percutant, notamment à l'aide de scénarii prospectifs, pour convaincre les élus de se lancer concrètement dans un SCOT au plus tôt.

Ce rapport constitue le fruit d'un travail de 3 mois afin de tenter de répondre à ces objectifs.

Schéma 1 : Les différentes étapes de l'élaboration d'un SCOT

Source : www.paysbeaujolais.org

Le SCOT Bresse-Val de Saône est bloqué entre la 3^{ème} et la 4^{ème} étape.

Le rapport correspond à une ébauche des étapes 7 à 10 malgré le fait que les étapes 4, 5 et 6 n'aient pas encore été réalisées.

Introduction

L'Ain, département attractif et économiquement fort, appartenant à la région Rhône-Alpes, a été le cœur de l'environnement d'étude mené, trois mois durant, au sein de la direction départementale des territoires.

Cette étude de diagnostic - prospective, réalisée en interaction avec les acteurs du territoire, a constitué une première expérience professionnelle enrichissante dans le cadre de la formation d'aménageur.

L'objectif de la mission a été de réaliser un pré-diagnostic de SCOT sur le territoire du Val de Saône-Bresse/Mâconnais, territoire situé à l'interface entre l'Ain et la Saône et Loire, le long de l'axe structurant de la Saône. Autrefois très rural, ce territoire est aujourd'hui en pleine mutation.

L'analyse de cet espace sous influence a nécessité d'élargir le périmètre d'étude et de prendre en compte les dynamiques extérieures. Le territoire est situé entre les pôles d'influences que sont les métropoles Lyonnaise et Genevoise et constitue également une partie de la zone périurbaine de Mâcon. Il présente une évolution rapide avec des enjeux forts. L'ouverture de trois nouveaux ponts, en l'espace de deux ans, a renforcé le lien entre les deux rives de la Saône, accentuant ainsi leur proximité et leurs dépendances.

Cette relation de proximité a conduit l'Etat à promouvoir un périmètre de SCOT « Grand Mâconnais ». Cette démarche ambitieuse a échoué face au refus des collectivités locales, la Saône marquant une frontière encore trop imperméable entre deux départements et deux régions, la Saône-et-Loire Bourguignonne en rive droite et l'Ain Rhônalpin en rive gauche.

Malgré un périmètre arrêté par le préfet en 2001, le devenir du territoire ne fait l'objet d'aucune réflexion concrète ni de concertation à l'échelle supra-intercommunale pour faire face aux enjeux de demain : l'environnement, l'économie d'espace, la vulnérabilité des ménages, l'amélioration du cadre de vie... Compte tenu de la mise en action des territoires voisins pour s'organiser et de l'arrivée importante de nouvelles populations, la nécessité d'adopter un vrai projet est devenue cruciale.

Ce document provisoire a pour vocation de cerner les enjeux du territoire, de favoriser le dialogue entre les acteurs et également faire prendre conscience de la nécessité d'adopter un positionnement fort face aux évolutions actuelles, au risque de devenir un espace regroupant les effets les plus néfastes d'une urbanisation non maîtrisée. Il constitue une base de réflexion sur les enjeux du territoire.

I. Portrait de territoire

A. Contexte administratif et géographique



Carte 2 : Situation de la région Rhône-Alpes

Source : www.relocation-france.org



Carte 1 : Localisation du département de l'Ain

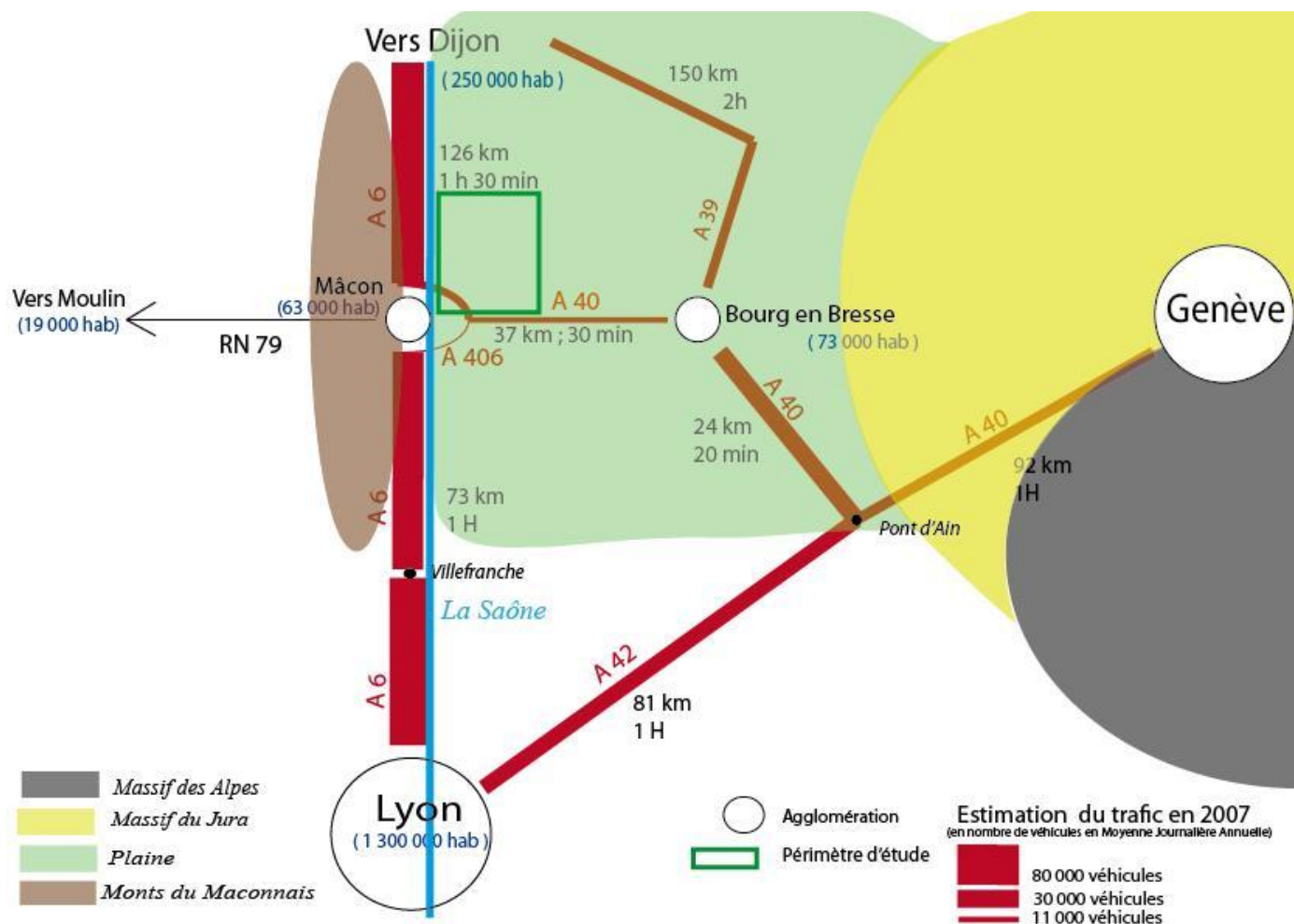


Schéma 2: Géomorphologie et accessibilité du périmètre d'étude vis à vis des pôles influents

Source : Conseil général, O.R.T

Positionnement géographique et caractéristiques géomorphologiques

Le département de l'Ain est situé dans la région Rhône-Alpes, dans l'Est de la France. Localisé entre les métropoles lyonnaise et genevoise, le département est placé sous l'influence des grands projets territoriaux de ces villes européennes (Projet franco-genevois et métropole lyonnaise). Cette position stratégique, au cœur d'une des principales régions françaises, est source de dynamisme, d'attractivité et de développement.

Le département de l'Ain ne présente pas, à proprement parlé, d'unité géographique ou historique, mais est constitué d'une mosaïque de territoires distincts. Le périmètre d'étude se situe sur deux territoires : Une plaine légèrement inclinée vers le Nord-Ouest avec un paysage peu vallonné (Bresse) et la partie Est de la vallée de la Saône (Val-de-Saône).

Cette rivière a forgé l'anatomie du Val de Saône et a contraint l'Homme dans son développement économique et spatial. Les caractéristiques géographiques de part et d'autre de la rivière, en Saône-et-Loire et dans l'Ain, ne sont pas les mêmes et n'ont pas impliquées les mêmes logiques de développement.

Côté Ain sont présentes les prairies humides du Val de Saône, champs d'expansion des crues de cette rivière. Ces zones inondables aux crues lentes, mais fréquentes, ont limitées l'installation des villages en bordure de Saône et les ont repoussés plus loin dans les terres.

Côté Saône-et-Loire, la proximité des coteaux du Mâconnais ont permis le développement hors d'eau d'une partie de la ville de Mâcon. Cette dernière, bloquée entre la zone inondable de la rivière et le relief avec la culture de la vigne, a connu un développement linéaire Nord-Sud très contraint. Plusieurs quartiers de Mâcon sont cependant dans le lit majeur inondable de la Saône.

Cette dichotomie se retrouve tout au long de la vallée de la Saône de Villefranche-sur-Saône à Chalon-sur-Saône, en passant par Tournus. Il faut toutefois nuancer l'impact de la géomorphologie sur le développement des villes bourguignonnes : celui-ci s'explique historiquement par le commerce fluvial important autour de leur port. A l'inverse, la Bresse, dont l'activité était davantage tournée vers la culture, a cherché à se protéger des crues.

Accessibilité

Traversé de part et d'autre par le réseau autoroutier, le département de l'Ain dispose d'une facilité d'accès jusqu'aux pôles avoisinants (Mâcon, Genève,...). Comme l'illustre le schéma ci-contre, les infrastructures routières qui le traversent et le bordent sont conséquentes avec par exemple des trafics journaliers de l'ordre de 80 000 véhicules pour l'A6.

Le territoire dispose d'un réseau autoroutier performant, qui s'est mis en place progressivement : l'A6 en 1970, l'A40 et l'A42 dans les années 90 et plus récemment la création de l'A406 pour contourner Mâcon en 2010.

Aujourd'hui, les deux préfectures départementales, Mâcon (34 000 habitants) et Bourg en Bresse (35 000 habitants) qui encadrent le territoire constituent des carrefours importants pour ce réseau autoroutier.

Le territoire d'étude se situe également sur l'axe du projet de la Route Centrale Europe-Atlantique (RCEA), reliant la partie Est de l'Europe à la côte Atlantique. Celle-ci constitue une des grandes liaisons transversales Est-Ouest destinée à ouvrir la façade Atlantique (Saintes, Royan) vers le sillon rhodanien et le réseau autoroutier de l'Est de la France (à Mâcon et Chalon-sur-Saône). La liaison A406 reliant l'A40 à l'A6 près de Mâcon s'inscrit dans ce projet ainsi que les aménagements sur la RN79 vers Moulin. Il dispose également d'un bon maillage de routes départementales desservant le territoire et facilitant les déplacements.

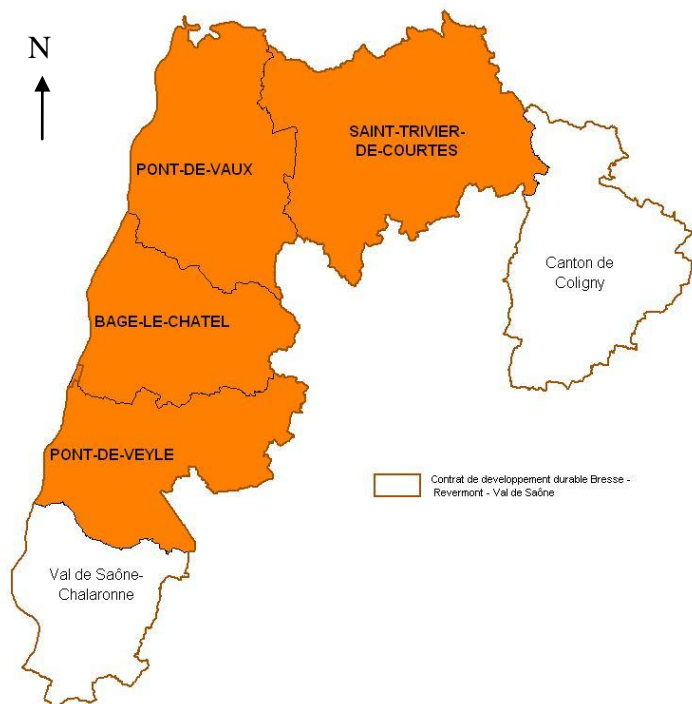
L'accès aux gares de Mâcon (centre ville et TGV à Mâcon-Loché) est relativement pratique depuis la partie sud du territoire, ce qui lui offre une connexion aisée aux territoires ferrés à l'échelle régionale et nationale. Ainsi, la commune de Replonges est à moins de 2h de Paris et à moins d'une heure de la gare de la Part-Dieu à Lyon.

Organisation administrative

La couverture des SCOT au niveau du département de l'Ain est importante. En effet, celle-ci couvre 60 % des communes et comprend 72 % de la population, ce qui correspond au double de la moyenne française. Aujourd'hui 5 SCOT ont été approuvés, 1 SCOT est en cours d'élaboration, 3 SCOT, dont le périmètre a été approuvé, n'ont pas encore été lancés. Celui de Bresse-Val de Saône en fait partie.



Carte 3 : Territoires couverts par des SCOT



Carte 4 : Cantons appartenant au CDRA

Le périmètre de ce dernier a été approuvé en 2001. Cependant, depuis 10 ans l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale, porteur du SCOT Bresse – Val de Saône, n'a toujours pas été créé.

Sur la rive droite de la Saône, après de longues discussions entre collectivités locales et l'Etat, un périmètre de SCOT a été récemment approuvé. Il recouvre la Communauté d'Agglomération Mâconnaise – Val de Saône (CAMVAL) ainsi que les communautés de communes du Mâconnais-Beaujolais, du Tournugeois, du Mâconnais Charollais, du Clunysois et de Matour.

Si un projet de SCOT du « grand Mâconnais », recouvrant les territoires de part et d'autre de la Saône, avait été promu par l'Etat, il a été unanimement refusé par les collectivités locales. A défaut d'un SCOT commun, les collectivités s'étaient engagées à mener conjointement l'élaboration de leur SCOT.

Le périmètre du SCOT Bresse – Val-de-Saône s'inscrit dans celui du Contrat de Développement Durable de la région Rhône Alpes « Bresse – Revermont – Val-de-Saône » (CDRA) signé le 19 décembre 2008, regroupant le périmètre du SCOT ainsi que la communauté de communes de Coligny et celle du Val-de-Saône/Châlaronne.

Ce CDRA constitue un outil de la région Rhône-Alpes contractualisé avec les collectivités dans le but de porter des projets locaux relevant des politiques sectorielles prioritaires de la région. Il permet également de gérer des fonds européens (FEDER, LEADER notamment).



Carte 5 : Présentation des communes du périmètre Bresse - Val-de-Saône

Le territoire d'étude regroupe 45 communes et compte 40 306 habitants. Il s'étend sur 576 km².

Communauté de Commune	Communes
CC Pont de Veyle (12 communes)	Bey, Cormoranche-sur-Saône, Crottet, Cruzilles-lès-Mépillat, Grièges, Laiz, Perrex, Pont-de-Veyle , Saint-André-d'Huiariat, Saint-Cyr-sur-Menthon, Saint-Genis-sur-Menthon, Saint-Jean-sur-Veyle
CC Pont de Vaux (12 communes)	Arbigny, Boisse, Boz, Chavannes-sur-Reyssouze, Chevroux, Gorrevod, Ozan, Pont-de-Vaux , Reyssouze, Saint-Bénigne, Saint-Étienne-sur-Reyssouze, Sermoyer
CC Bâgé le Châtel (9 communes)	Asnières-sur-Saône, Bâgé-la-Ville, Bâgé-le-Châtel , Dommartin, Feillens, Manziat, Replonges, Saint-André-de-Bâgé, Vésines
CC Saint Trivier de Courtes (12 communes)	Cormoz, Courtes, Curciat-Dongalon, Lescheroux, Mantenay-Montlin, Saint-Jean-Sur-Reyssouze, Saint-Julien-sur-Reyssouze, Saint-Nizier-le-Bouchoux, Saint-Trivier-de-Courtes , Servignat, Vernoux, Vescours

Tableau 1: Composition des intercommunalités

En gras : les chefs lieux de cantons

Il est constitué de 4 cantons qui correspondent aux 4 intercommunalités mentionnées ci-dessus. Elles sont créées depuis plus d'une dizaine d'années, comptabilisent entre 9 et 12 communes et disposent toutes des compétences obligatoires d'aménagement de l'espace et du développement économique.

Diagnostic Bresse – Val de Saône

Portrait de territoire

Canton de St Trivier de Courtes	Canton de Pont- de- Vaux	Canton de Pays de Bâgé	Canton de Pont- de- Veyle	SCOT	Ain	France métropolitaine
---------------------------------------	--------------------------------	------------------------------	------------------------------------	------	-----	--------------------------

Démographie :

Population 1999	5 033	7 633	11 735	11 086	35 487	515 478	58 520 688
Population 2007 (variation annuelle)	5 685 (+1,5%)	9 043 (+2,1%)	13 195 (+1,5%)	12 382 (+1,4%)	40 306 (+1,7%)	574 375 (+1,4%)	61 795 007 (+0,7%)
% de la population de 0 à 14 ans	17,6%	20,6%	20,1%	21,1%	20,2%	20,5%	18,3%
% de la population de 15 à 29 ans	13,3%	14,8%	15,1%	15,5%	14,9%	17,4%	18,9%
% de la population de + de 60 ans en 2007	29,5%	24,5%	21,3%	18,3%	22,2%	19,4%	21,7%

Logement :

Nombre de logements en 1999	2 756	3 638	4 642	4 480	15 516	230 972	28 702 012
Nombre de logements en 2007 (variation annuelle)	3 016 (+1,2%)	4 267 (+2,2%)	5 581 (+2,5%)	5 169 (+1,9%)	18 033 (+2,0%)	264 887 (+1,8%)	31 448 707 (+1,2%)
% de propriétaires	74,8%	70,3%	75,1%	73,8%	73,6%	61,7%	57,4%
% de ménages ayant au moins deux voitures ou plus	42,1%	47,4%	55,9%	53,4%	51,1%	45,4%	33,4%

Economie :

% d'employés	12,7%	16,1%	18,2%	17,4%	16,7%	16,8%	16,7%
% d'ouvriers	20,4%	19%	19,1%	20,5%	19,7%	17,5%	13,8%
% d'actifs ayant un emploi	70,1%	71,2%	73,5%	73,7%	71,9%	69,6%	63,7%
% de chômage	5,0%	6,0%	4,0%	4,5%	4,7%	5,9%	7,9%
Revenu net déclaré moyen	18 710	20 126	23 759	24 312	22 321	24 793	23 450
% de foyers fiscaux imposables	45,9%	51,0%	59,2%	60,6%	55,7%	57,5%	54,2%
	Canton de St Trivier de Courtes	Canton de Pont de Vaux	Canton de Pays de Bâgé	Canton de Pont de Veyle	SCOT	Ain	France métropolitaine

Tableau 2 : Données chiffrées représentatives du territoire

Source : INSEE

B. Le territoire en chiffres

Démographie :

La variation de population entre 1999 et 2007 est très importante sur le territoire d'étude. Elle est à l'image, et même supérieure, à l'évolution démographique du département de l'Ain qui est elle-même deux fois supérieure à la moyenne nationale (+1,4% contre 0,7%).

La structure de la population du territoire d'étude est particulière, puisqu'elle présente un grand nombre de jeunes (0 à 14 ans) et un déficit pour la tranche d'âge supérieure (15 à 29 ans) par rapport à la moyenne nationale. Ces tendances sont caractéristiques du département de l'Ain. Ceci peut s'expliquer par la présence d'un grand nombre de ménages avec enfant(s) sur ce territoire et l'absence d'universités engendrant une fuite des jeunes adultes vers Lyon, Dijon ou les autres grandes villes universitaires.

Concernant la population de plus de 60 ans, la situation est contrastée au sein même du territoire du SCOT avec une graduation oscillant de 18,3% pour le canton de Pont-de-Veyle à 29,3% pour celui de Saint-Trivier-de-Courtes. Cependant elle est globalement peu supérieure à la moyenne nationale (22,2% pour le territoire d'étude contre 21,7% pour la France métropolitaine).

Logement :

L'évolution du nombre de logements est très positive. L'augmentation de la population engendre un rythme soutenu de constructions. Cela est à mettre en relation avec le contexte départemental, lui aussi très favorable.

Le territoire du SCOT se caractérise également par un fort taux de propriétaires (73,6%), bien supérieur à la moyenne départementale (61,7%) et nationale (57,4%). Cela souligne le caractère résidentiel et encore rural du secteur.

Déplacement :

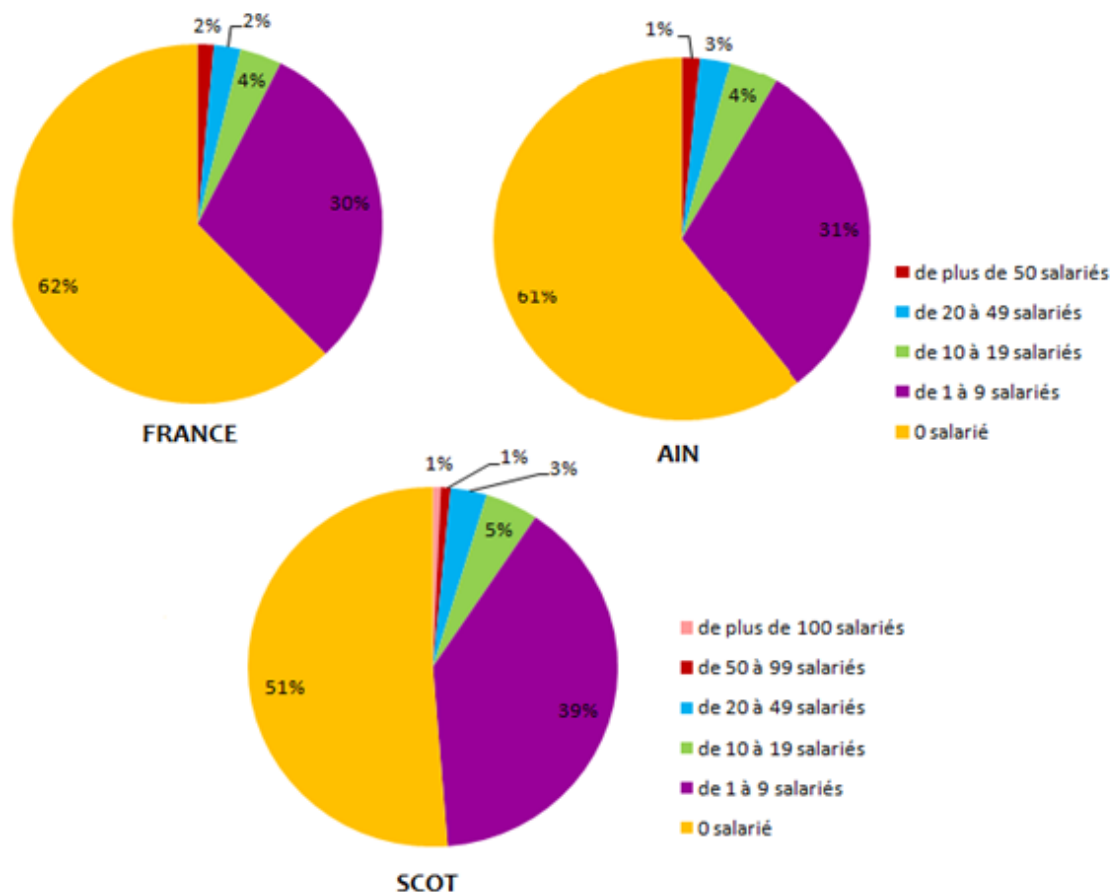
Il existe une forte dépendance pour les déplacements vis-à-vis de la voiture avec un pourcentage important de ménages ayant 2 voitures ou plus.

Economie :

Le pourcentage d'employés sur le territoire du SCOT est équivalent à la moyenne nationale (16,7%). En revanche le pourcentage d'ouvriers est bien plus important (19,7% contre 13,8%) dans un contexte départemental déjà riche en proportion d'ouvriers.

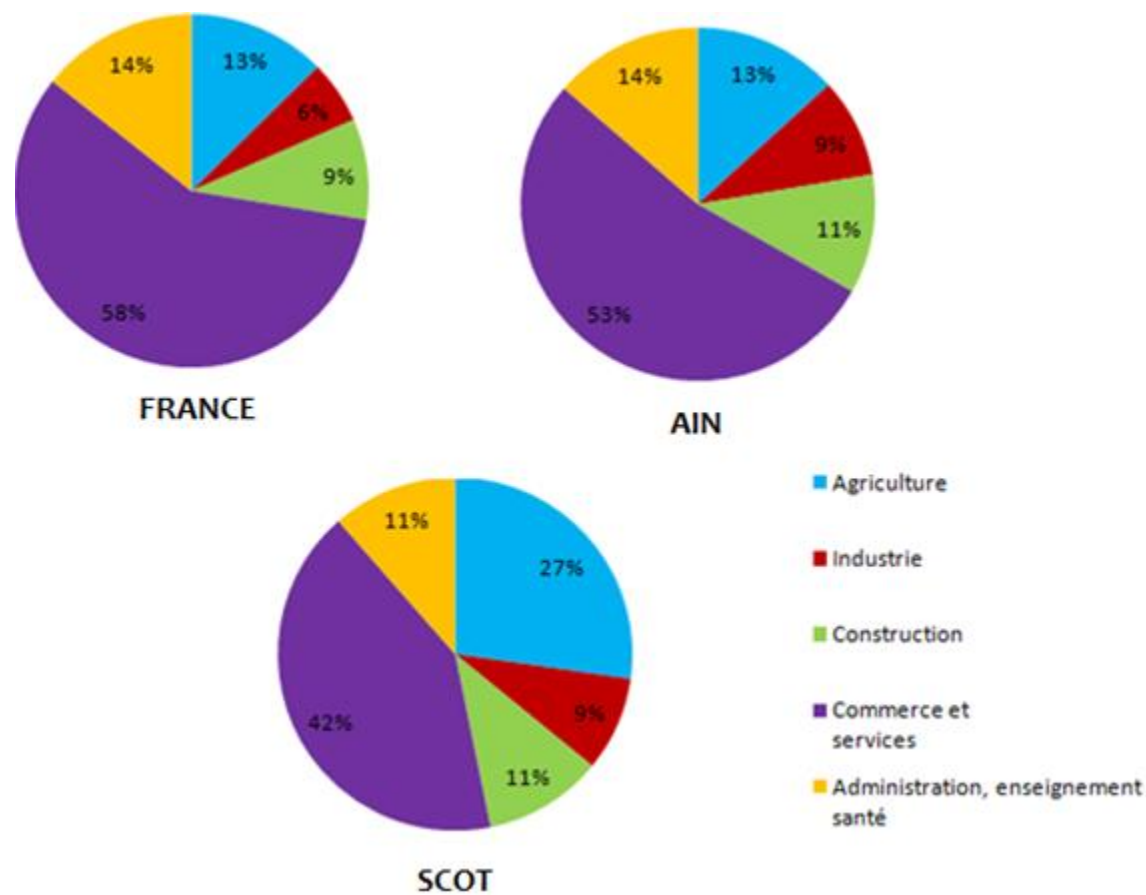
Par ailleurs en prenant en compte le fait que le taux de chômage est très bas, presque deux fois moins important que le taux national (4,7% contre 7,9%) en 2007, il est possible de conclure que la proportion d'actifs ayant un emploi est très importante sur le territoire du SCOT.

Le niveau des revenus est inégalement réparti sur le territoire d'étude. Le canton de Saint-Trivier-de-Courtes présente des revenus moyens de 18 710€ par ménage alors que le canton de Pont-de-Veyle affiche des revenus moyens de 24 312€ par ménage. La moyenne des revenus par ménage du périmètre d'étude est de 22 321€, ce qui est inférieur à la moyenne départementale (24 793€) et nationale (23 450€) ; toutefois le pourcentage de foyers fiscaux imposables est semblable au niveau national, à l'exception du canton de Saint-Trivier-de-Courtes, ce qui traduit une part plus faible des très hauts revenus dans le SCOT.



Graphique 1 : Répartition des établissements selon leurs effectifs en 2008

Source : INSEE



Graphique 2 : Etablissements actifs par secteur d'activité en 2008

Source : INSEE

Industrie et artisanat :

Il y a 1703 établissements en activité sur le territoire d'étude, soit 1 pour 24 habitants contre 1 pour 20 dans l'Ain et 1 pour 16 en France.

Le pourcentage de petites et moyennes entreprises est très élevé à l'image de la France et du département. Cependant, la part des entreprises de 1 à 20 salariés est plus importante sur le territoire du SCOT qu'ailleurs (44% pour le SCOT contre 34% pour la France et 35% pour l'Ain). De ce fait, le pourcentage d'établissements n'ayant pas de salariés est de 10% plus faible sur le périmètre d'étude.

Quant au pourcentage d'entreprises de plus de 50 salariés, il est le même pour les trois échelles présentées ci-contre (2%). Pour autant la présence de neuf établissements de plus de cent salariés sur un territoire à dominante rurale est un atout majeur pour la vie économique de cet espace.

La carte montre la localisation préférentielle de ces établissements dans la partie Sud du territoire, le long des principaux axes de circulation (RD 933 et A 40).

Les établissements présents sur le territoire du SCOT sont donc en majorité des entreprises artisanales n'embauchant pas de salariés (51%). Ce constat est à nuancer par la forte proportion d'établissements regroupant de 1 à 19 salariés qui démontre une vitalité interne au territoire.

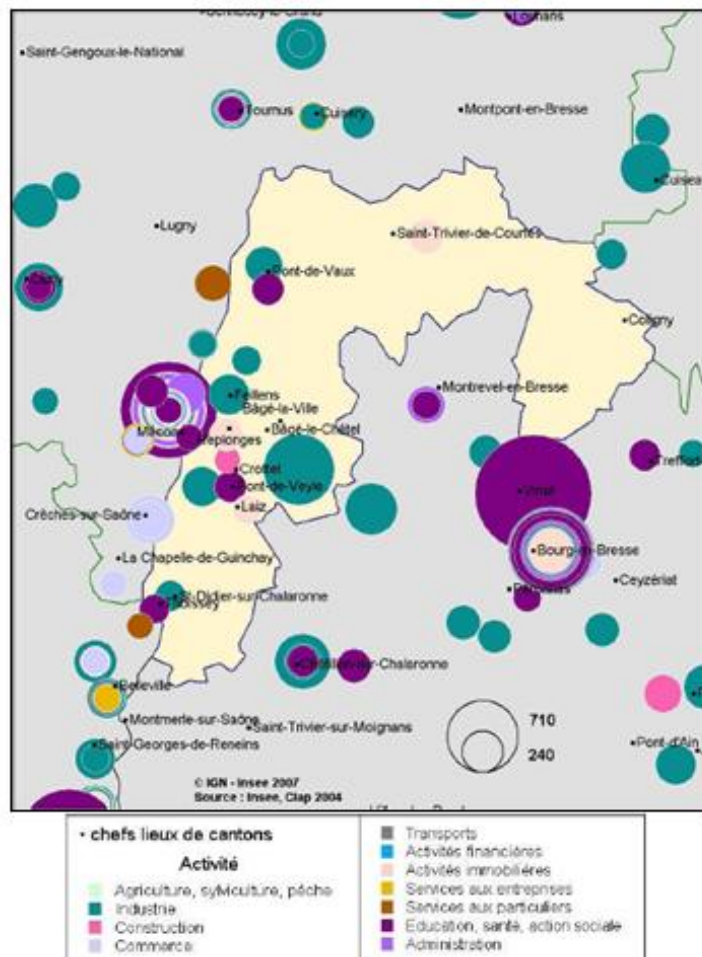
La part des secteurs de l'industrie et de la construction sur le territoire d'étude est équivalente à celle de l'Ain. Malgré tout, on observe une nette différence en ce qui concerne les secteurs du commerce et de l'agriculture. En effet, le pourcentage d'établissements commerciaux et de services est de 11% inférieur à l'Ain et 16% inférieur à la France. En revanche, la part de l'agriculture est très importante dans le SCOT. Elle représente 27% du total des établissements actifs contre 9% pour la France et 11% pour le département.

Ces tendances montrent une spécificité dans le développement économique du territoire du SCOT. Alors que la France tend vers une tertiarisation importante et plutôt rapide de son économie qui se traduit par une baisse en proportion du secteur secondaire et agricole, le département de l'Ain conserve une orientation plus industrielle. Ceci est encore plus vrai pour le SCOT où le secteur industriel est au même niveau que le département à 9% (contre 6% pour la France).

Ce qui distingue particulièrement le SCOT est sa proportion d'établissements agricoles: elle représente 27% du total contre 13% pour l'Ain et la France.

Ces résultats démontrent une vraie particularité dans le choix de développement économique du secteur. L'accent est clairement mis sur l'industrie et l'agriculture, ce qui confère au territoire un dynamisme positif, surtout au niveau des PME et cela se traduit par un faible taux de chômage.

Ce territoire semble avoir su préserver un équilibre entre son économie traditionnelle tournée vers l'agriculture puis l'industrie, et les nouvelles tendances liées à la tertiarisation de l'activité.



Carte 6 : Les établissements de plus de 100 salariés au 31 décembre 2004
Source : INSEE

C. Historique

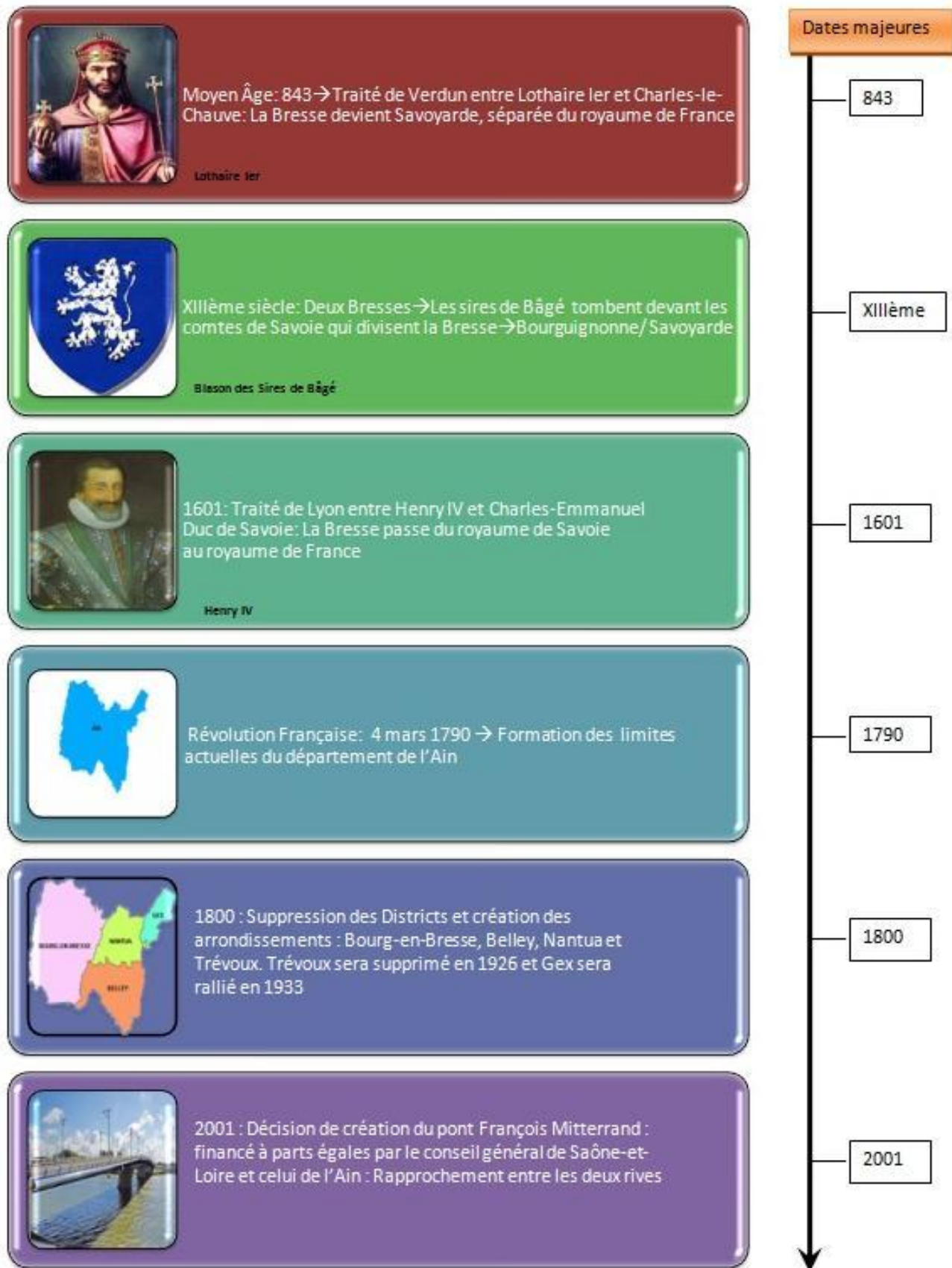


Schéma 3 : Frise chronologique

D. Spécificités environnementales, patrimoine agricole et architectural.

a) Risques liés à la Saône

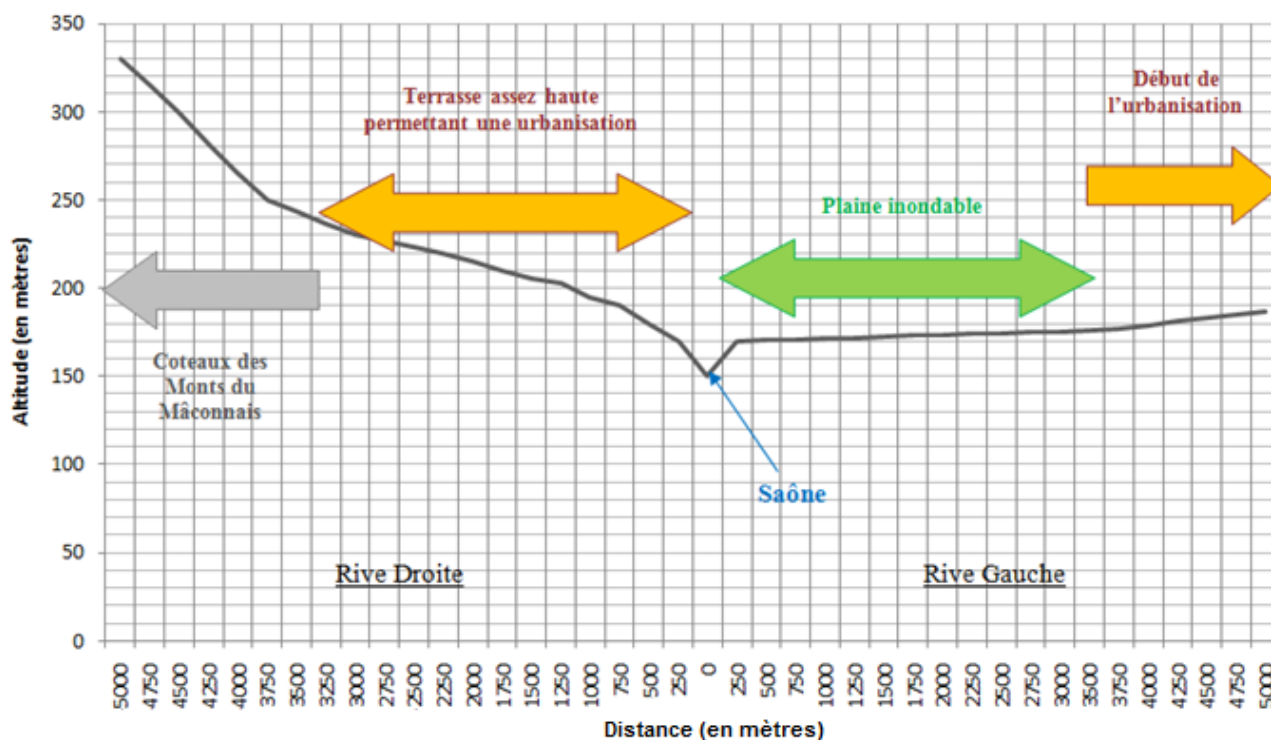


Schéma 4 : Coupe topographique du Val-de-Saône

Le territoire Bresse – Val de Saône est un territoire fortement contraint pour l'urbanisation par la Saône et ses aléas en rive gauche. Le relief inégal de la vallée entraîne des impacts différents sur les deux rives. Cette coupe topographique représente, de façon générale, le relief du Val-de-Saône, perpendiculairement à l'axe de la Saône ainsi que l'asymétrie de la vallée.

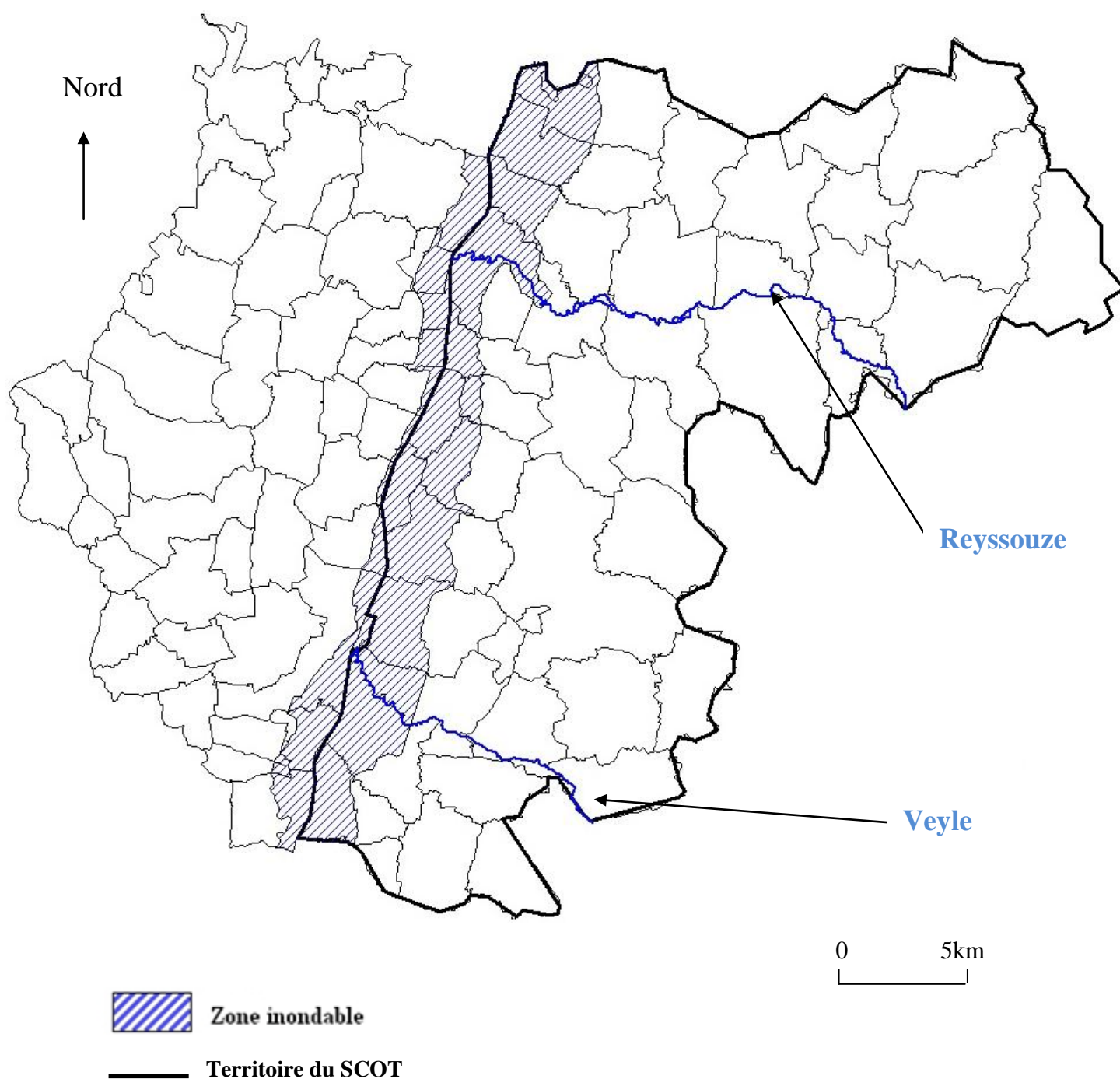
Rive droite, côté Saône-et-Loire, les hauteurs sont plus élevées, avec une terrasse en bord de Saône d'environ 3 à 4 km de large qui permet une urbanisation relativement hors d'eau en cas de crue. On trouve ensuite les Monts du Mâconnais, avec une altitude qui s'élève rapidement, rendant le terrain peu propice à l'urbanisation.

Rive gauche, côté Ain, le relief est très peu prononcé. Il comprend une large zone inondable de plus de 3 km ainsi que les bas de pente de la côtière¹ où la construction de bâtiments hors d'eau est rendue possible. L'altitude de 175-180m correspond à la limite historique de l'urbanisation.

A l'Est les zones inondables ont soumis l'Homme à un développement reculé dans les terres, en limite des crues, afin de pouvoir profiter de la fertilité des terres alluviales tout en limitant l'impact de la montée des eaux dans les bourgs.

¹ : La côtière : côte peu élevée partant de la plaine inondable et donnant sur le plateau.

Carte 7 : Superficie de terres immergées par une crue de "type 1840" de la Saône et de ses principaux affluents côté Ain



La loi du 22 juillet 1987 concernant la prévention des risques prévoit de prendre en compte la crue centennale comme crue de référence, sauf s'il est connu une crue plus importante sur laquelle suffisamment d'informations existent, auquel cas cette dernière deviendra la crue de référence. Pour la Saône, la contrainte de développement s'est accrue depuis le passage à la nouvelle crue de référence de 1840 qui a remplacé l'ancienne crue centennale. Cela a restreint davantage les zones urbanisables dans l'Ain.

Chacune des 25 communes riveraines de la Saône et les 10 bordant la Veyle ont un Plan de Prévention Des Risques Inondation (PPRI) approuvé ou en cours d'élaboration. Ce dernier doit désormais prendre en compte la crue de 1840.

La problématique inondation n'est pas seulement réservée aux communes en limite de la Saône. La montée lente, mais importante, des eaux de la Saône cause des troubles dans ses affluents que sont la Seille, la Reyssouze et la Veyle. En cas d'inondation, l'eau monte dans le lit de la Saône, empêchant l'écoulement normal des affluents qui débordent à leur tour.

Cette carte modélisant les aléas de la Saône de part et d'autre de son lit permet de visualiser son impact sur les communes. Sur la rive gauche, la limite de la zone inondable s'étend beaucoup plus loin que sur la rive droite. Aux embouchures de la Veyle et de la Reyssouze, cette zone se prolonge encore plus profondément dans les terres bordant les cours d'eau.

Un territoire agricole

La Bresse et le Val-de-Saône sont deux unités paysagères rurales et agricoles. A ce titre, l'agriculture joue un rôle prépondérant dans le façonnement des paysages du territoire d'étude.

Les terres agricoles occupent entre 58 et 72% des surfaces cantonales, alors que la moyenne du département est de 44%, et 41% pour le territoire national. En rapport à cela, l'agriculture emploie 2,5% de la population active, contre 1% dans l'Ain et en France. Ce pourcentage est cependant inégal entre les différents cantons du territoire. En effet, la proportion va de 6,5% d'agriculteurs à Saint-Trivier-de-Courtes à seulement 1,6% à Pont-de-Veyle. Ce taux reste cependant supérieur à la moyenne départementale et nationale.

L'importance du secteur agricole se traduit également par le pourcentage d'établissements actifs par secteur d'activités. Les chiffres de 2007 montrent que les structures en lien avec l'activité agricole (principalement des exploitations) représentent 27% de ces établissements, contre 13% au niveau départemental et national. Cette agriculture draine donc une économie relativement importante, et participe à l'entretien du paysage rural et la préservation de la campagne.

Il faut tout de même nuancer le dynamisme de l'agriculture par l'évolution des chiffres actuels. La perte de surface agricole est relativement importante sur le territoire du SCOT, elle est presque deux fois plus importante, entre 1988 et 2000, qu'au niveau national (-4,3% contre -2,6%). Entre 1988 et 2000, ce sont ainsi 1718 Ha de SAU qui ont été perdues dans l'ensemble des 4 cantons. Pour autant cette diminution n'atteint pas les proportions constatées à l'échelle départementale (- 7%).

L'agriculture a évolué sur le territoire : on passe peu à peu d'une dominance de l'élevage à une dominance de grandes cultures céréalières. Les Surfaces Agricoles Utiles (SAU) des élevages bovins ont perdues ¼ de leurs superficies, tandis que celles des grandes cultures ont presque doublées entre 1988 et 2000.

b) Identités territoriales

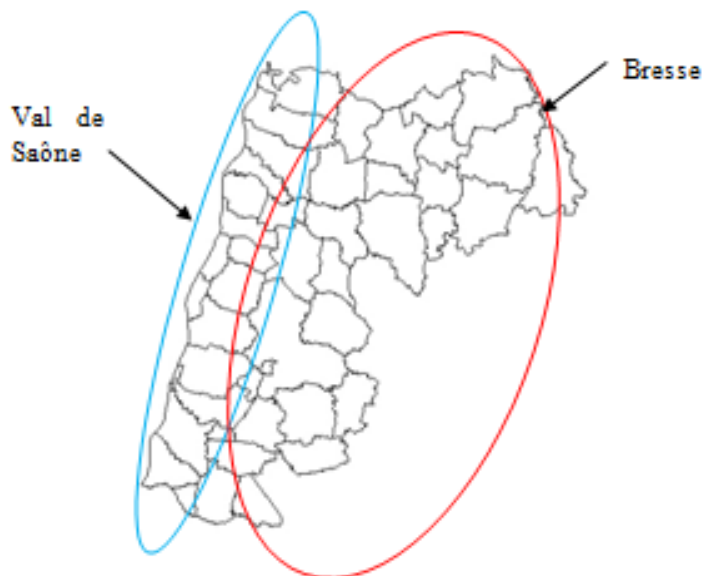


Schéma 6 : Unités paysagères présentes sur le territoire



Photographie 1 : Ferme bressane à cour fermée du Val-de-Saône

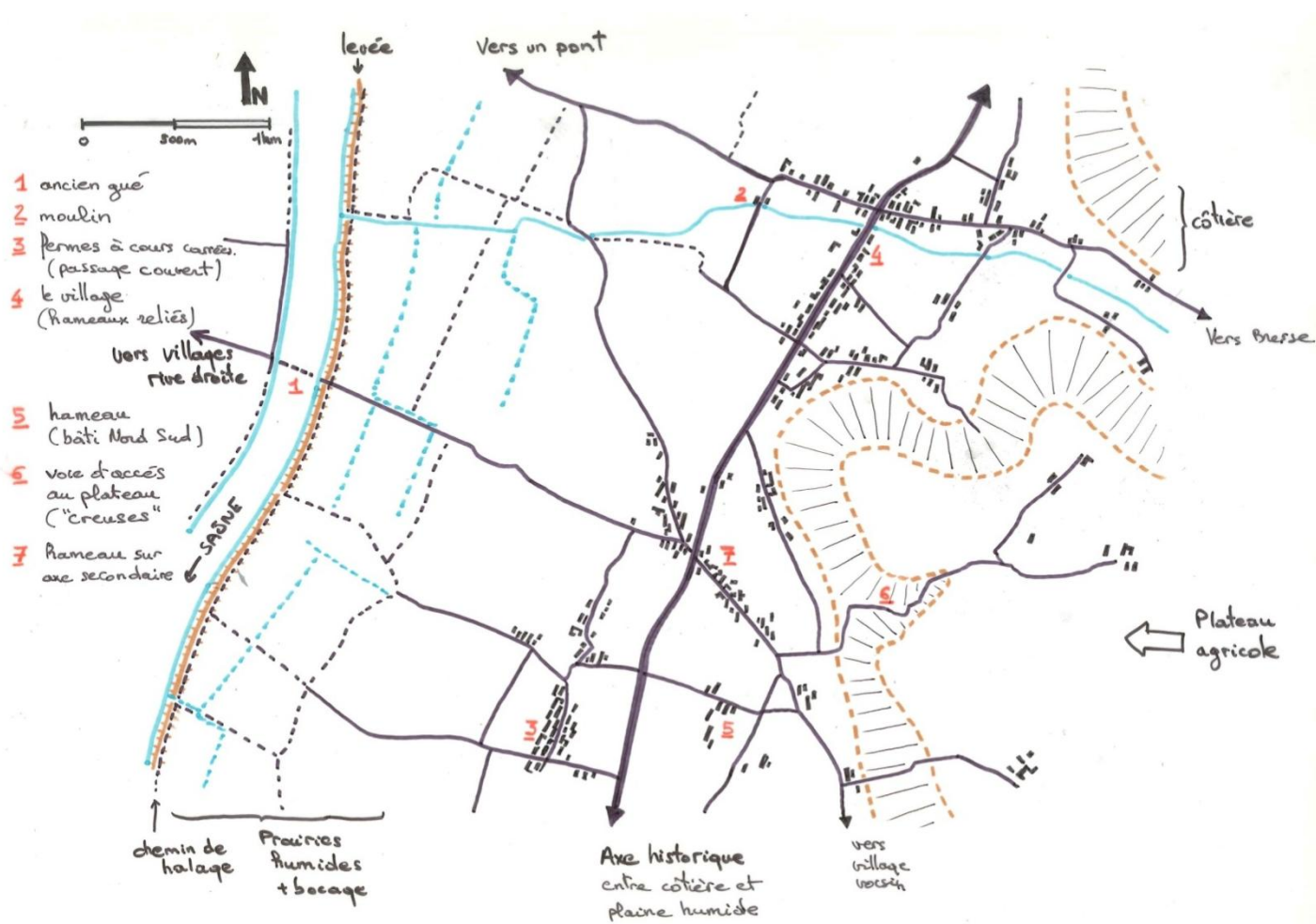


Schéma 5 : Organisation historique type des activités humaines du Val-de-Saône

Réalisation : BRENEZ Dominique

Unité paysagère Val-de-Saône

- Topographie et paysage

Le Val-de-Saône se trouve sur une plaine humide, juste avant la côtière qui mène au plateau bressan. C'est un milieu avec une pente extrêmement douce qui s'étend de la Saône jusqu'à la côtière à partir de laquelle le relief se durcit, et qui fait interface entre les milieux aqueux et terrestres. Les inondations régulières confèrent à la plaine humide une grande fertilité grâce à l'apport d'alluvions. Cette particularité est un atout majeur pour l'agriculture mais rend l'urbanisation de cette zone dangereuse (de par son caractère inondable).

- Caractéristiques architecturales et logique d'implantation du bâti

Jusqu'à la seconde guerre mondiale, les fermes à cours fermées du Val-de-Saône étaient principalement construites avec des pierres provenant du mâconnais tout proche. Des fondations en pierres étaient nécessaires pour résister aux inondations de la Saône qui atteignaient parfois les zones urbanisées.

La rive gauche comprenait un axe de circulation Nord-Sud datant de la période Gallo-romaine. Il était emprunté pour rejoindre Lyon depuis les territoires plus au Nord.

Perpendiculairement à celui-ci il y avait plusieurs axes secondaires Est-Ouest. Ceux-ci permettaient le commerce local entre la Bresse et la Bourgogne et se trouvaient dans la continuité des gués, des ponts ou des bacs permettant le franchissement de la Saône.

C'est souvent à l'intersection de l'axe Nord-Sud avec les réseaux locaux Est-Ouest que les hameaux se sont implantés ce qui souligne l'importance du commerce et des échanges dans le Val de Saône entre des fermes ou hameaux plutôt spécialisés dans leurs productions.

L'implantation du bâti résulte donc de plusieurs logiques :

- Être proche des prairies humides (les meilleures terres de pâturage), sans pour autant être situé dans des zones trop régulièrement inondées.
- Être également proche de la zone géologique sableuse (les meilleures terres de maraîchage) situées le long de l'axe Nord-Sud, avant la côtière.
- Construire des hameaux stratégiquement placés aux carrefours pour profiter des échanges commerciaux tout en préservant assez de foncier à l'arrière des bâtiments pour que chaque famille puisse avoir assez du terrain à cultiver.

L'habitat était donc plutôt dense, pour préserver au maximum le foncier agricole, et se développait principalement le long des axes de circulation.



Photographie 2 : Ferme bressane du " domaine des Planons"

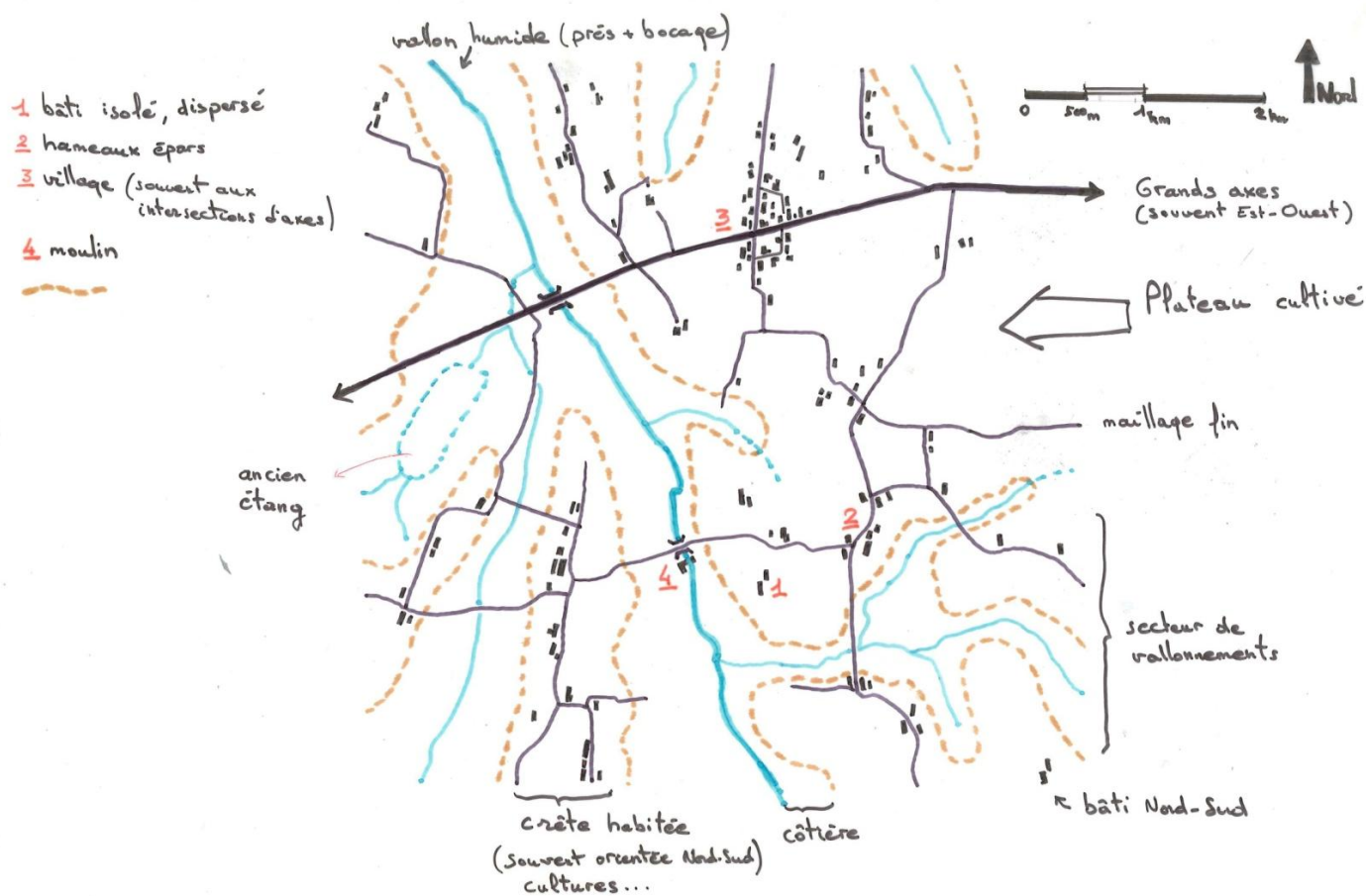


Schéma 7 : Organisation historique type des activités humaines dans la Bresse

Réalisation : BRENEZ Dominique

Unité paysagère Bressane

- Topographie et paysage

Le plateau bressan se situe à l'Est du bassin moyen de la Saône, sur l'emplacement d'un lac du cénozoïque. Il se compose de reliefs doux, d'entrelacs, de vallons et de crêtes. C'est une plaine légèrement vallonnée, parcourue par de nombreux cours d'eau qui rendent la terre humide et propice au développement des prairies, à l'aviculture et à l'élevage bovin.

Le bocage délimite les champs et constitue le motif paysager structurant la Bresse. Aujourd'hui, il a presque disparu après avoir été peu à peu déstructuré. Dans cette disparition sont en cause :

- La méconnaissance de ses qualités (fonction biologique, hydraulique, climatique).
- La perte de ses fonctions économiques d'antan (production de bois de chauffage)
- Il n'est plus aussi adapté aux pratiques culturales modernes (outils agricoles, types de cultures). De plus, si pour le bétail il convient d'utiliser des parcelles adaptées à la taille des troupeaux, il est plus avantageux aux céréaliers d'exploiter de grandes surfaces sans ce type de barrière. Les haies ont été perçues comme une perte de surface agricole, et donc pour la plupart arrachées.

La disparition du bocage opère une mutation profonde de la plaine bressanne et ouvre peu à peu son paysage pour se transformer en openfield.

Au-delà des caractères précités, le bocage est également un élément patrimonial et traditionnel. Les produits du terroir bressan sont liés à l'identité du pays (comme par exemple le poulet de Bresse, et le bocage bressan).

- Caractéristiques architecturales et logique d'implantation du bâti

Jusqu'au début du XX^{ème} siècle, ne se trouvent sur le territoire que des fermes dites « bressanes », isolées ou plus rarement regroupées en hameaux dans le bocage. Celles-ci sont en pisé ou en pan de bois, sur des fondations en pierres, nécessaires pour isoler les murs de l'humidité du sol argileux. Elles sont généralement implantées sur les hauteurs (crêtes) et donc orientées Nord-Sud.

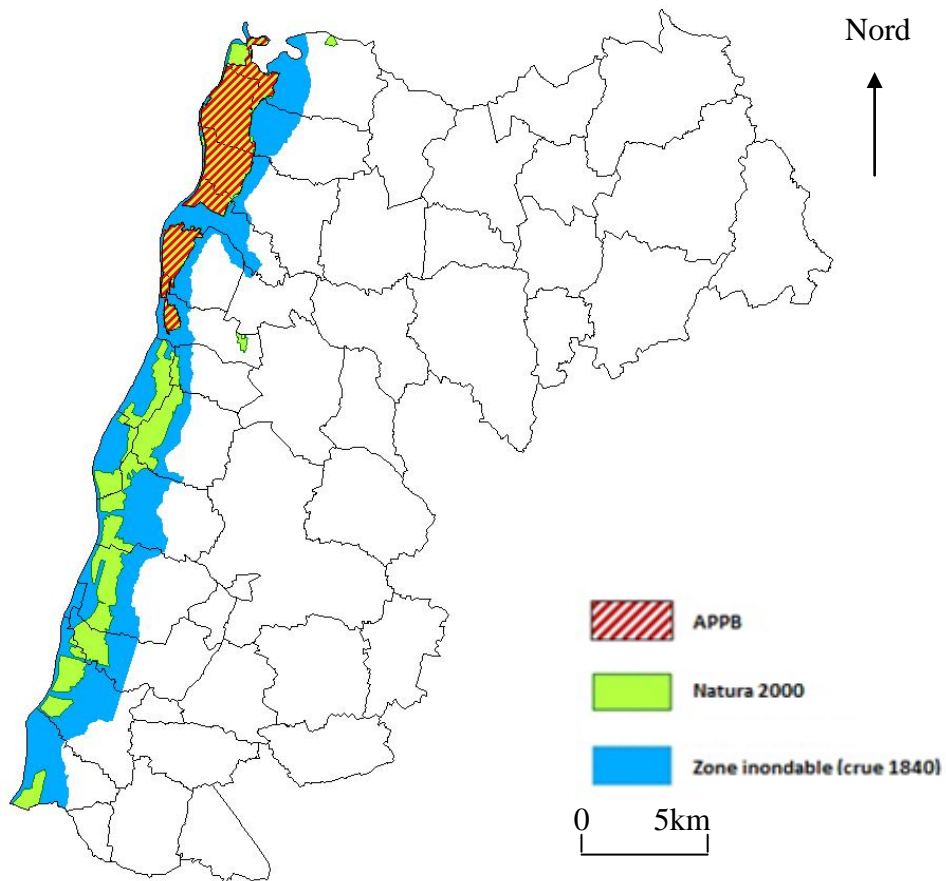
Le territoire bressan est resté boisé et marécageux très longtemps. Le travail nécessaire au défrichage, ainsi qu'à l'assèchement progressif des sols a engendré l'isolement et la dispersion des fermes au sein de domaines agricoles qui assuraient leur autosuffisance. Cet isolement a induit une absence de vie communautaire locale, les fermes vivant quasiment en autarcie. Les centres-bourg correspondent souvent à un regroupement de fermes où se sont développés les premiers équipements communautaires (église, école, cimetière, place publique...). Ils sont traversés par des axes de communication généralement Est-Ouest qui permettaient d'acheminer les productions vers le Val de Saône.

Bilan des unités paysagères du Val-de-Saône et de la Bresse :

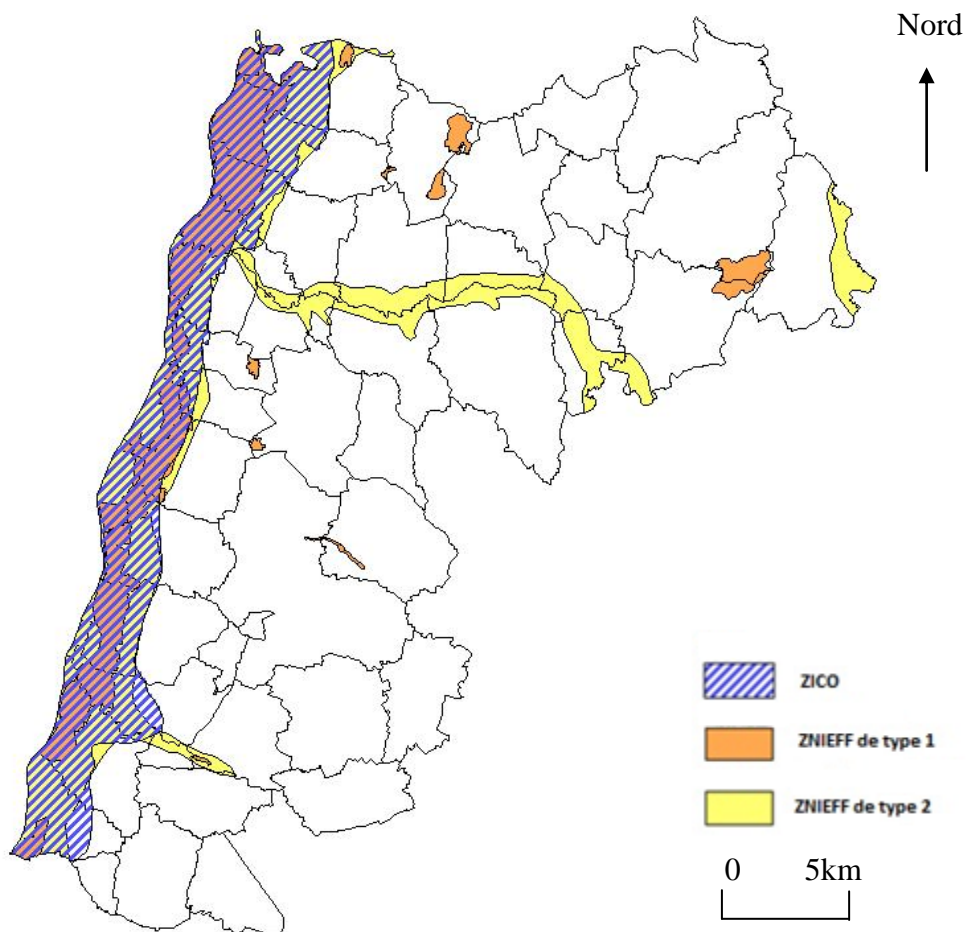
Les morphologies urbaines ci-dessus sont décrites comme il était possible de les voir jusque dans les années 1960, avant la périurbanisation et l'exode rural.

Aujourd'hui, ces critères de localisation et de styles architecturaux ne sont plus d'actualité. La qualité des terres n'intervient plus dans la localisation du bâti, et les nouveaux logements ne respectent plus l'architecture traditionnelle, mais s'imprègnent dorénavant de modes provenant de toutes parts (Mas provençal, chalet alpin,...).

Une approche plus particulière de l'évolution morphologique des communes des deux entités se trouve dans le rapport à partir de la page 89.



Carte 8 : Les labels réglementaires



Carte 9 : Les labels d'inventaires écologiques

Les aspects écologiques du territoire

En Bresse, le bocage a une réelle incidence positive sur la biodiversité du milieu. Ces haies sont des niches écologiques pour la faune locale, ainsi que des corridors écologiques permettant d'assurer leurs besoins alimentaires et de reproduction. La partie de bocage persistante permet d'accueillir différentes espèces, inféodées à ce genre d'habitat.

En Val de Saône, la prairie est un milieu rare, qualifié d'écotone (interface entre les milieux terrestre et aquatique). Elle abrite de nombreuses espèces rares et adaptées à ce milieu. Le Val de Saône possède donc une biodiversité importante car il constitue une trame bleue classée Natura 2000 et recevant d'autres labels écologiques. Ces labels sont pour la plupart regroupés sur le Val-de-Saône et se distinguent en deux catégories : les labels d'inventaires et ceux réglementaires.

Labels réglementaires	Labels inventaires (Outils d'appréciation de la qualité du milieu sans valeurs juridiques)
<p>Natura 2000 : Règlementation européenne ayant pour objectif de sauvegarder les milieux à biodiversité importante. Ce document concilie les intérêts biologiques et socio-économiques en établissant des objectifs communs.</p> <p>Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB) : Interdit les activités sur des milieux encore peu exploités par l'Homme mais n'oblige pas à la gestion d'un espace d'intérêt.</p>	<p>Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) -de type 1 pour les superficies réduites avec un intérêt écologique important. -de type 2 pour les grands ensembles naturels riches.</p> <p>Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) : Inventaire scientifique visant à recenser les zones les plus favorables pour la conservation des oiseaux sauvages.</p>

Tableau 3 : Labels réglementaires et des inventaires

Ce couloir écologique occupe une bande de 2 à 3km sur toute la rive droite de la Saône, s'étendant du Nord au Sud du territoire étudié. La majorité des zones présentant un intérêt écologique fort se trouve donc dans le Val de Saône.

Il résulte de cette description territoriale une démonstration de l'hétérogénéité de notre périmètre d'étude. Sur bien des points, le territoire se scinde à la manière des entités paysagères, bien que cet aspect environnemental ne soit pas toujours la cause directe de ces différences majeures.



Photographie 5 : Port fluvial de Pont de Vaux



Photographie 3 : Base de loisirs de Cormoranche sur Saône

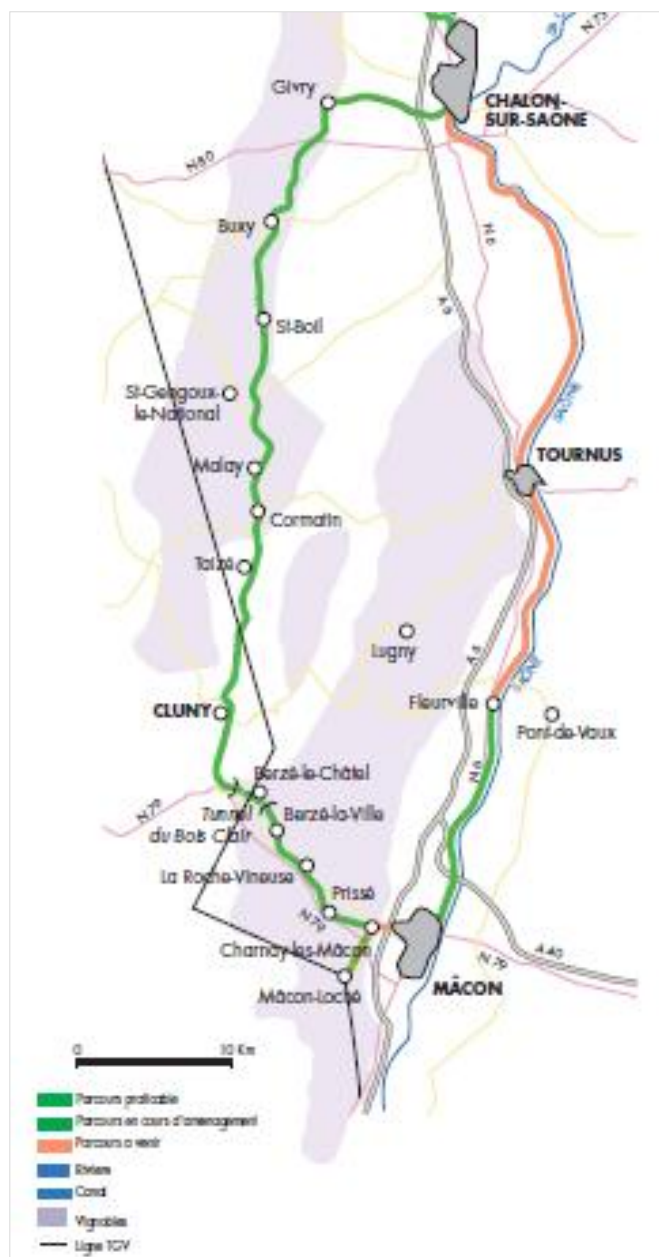


Schéma 9 : Itinéraires cyclables proposés dans le Mâconnais
Source : le-tour-de-bourgogne.com



Photographie 4 : Carronière de Saint Trivier de Courtes

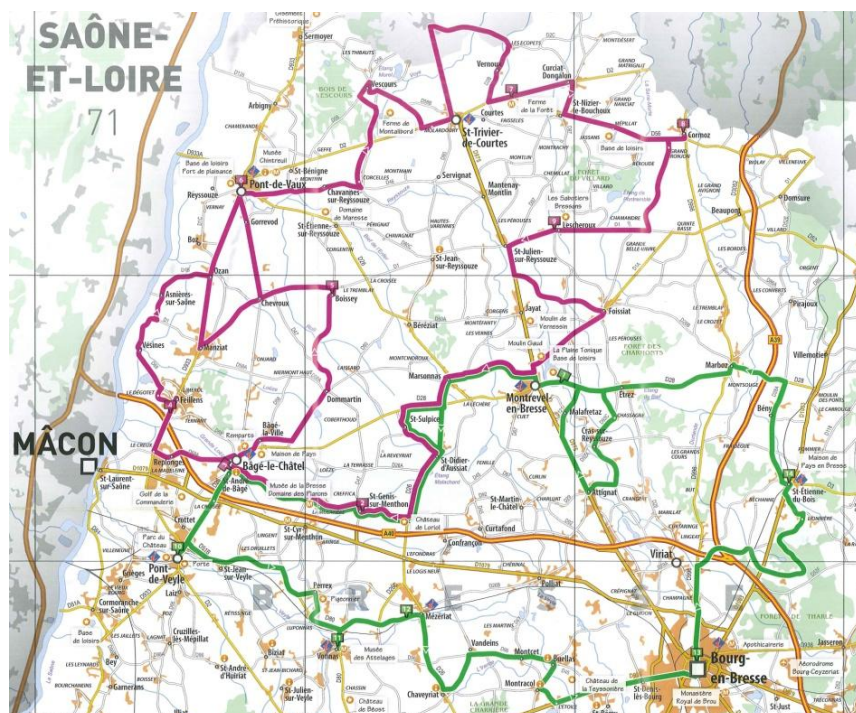


Schéma 8 : Circuits touristiques de la "Route de la Bresse"
Source : Fédération départementale des routes touristiques de l'Ain

E. Aspects touristiques du territoire

Activités nautiques et zones naturelles

Le tourisme est un secteur en développement dans le territoire d'étude. Les principaux pôles touristiques disposant d'infrastructures d'accueil sont Pont-de-Vaux et Cormoranche-sur-Saône situés dans le Val-de-Saône. Pont-de-Vaux possède un port fluvial de qualité avec 225 places à l'anneau et propose des croisières sur la Saône ou la Seille aux touristes. Les loisirs aquatiques sont également développés sur le canton de Pont-de-Vaux avec la présence d'une piscine à proximité d'un camping. La commune de Cormoranche-sur-Saône dispose quant à elle d'une base de loisirs avec une plage proposant de multiples activités nautiques (kayaks, pédalo, etc.)

La situation de ces bases de loisirs vis-à-vis du Mâconnais, du Beaujolais et de la Bresse encourage les usagers à la découverte des espaces naturels et historiques.

La pêche occupe une place importante dans le périmètre d'étude avec de nombreux étangs. Lescheroux accueille chaque année des concours de pêche à la carpe sur l'étang de Pontremble qui figure parmi les plus grands du département. Il présente également un intérêt ornithologique reconnu (Pygargue à queue blanche, le cygne de Berwick).

Richesse du patrimoine

Le territoire possède un patrimoine bâti et historique important, avec un style architectural typique : des fermes bressanes avec leurs cheminées sarrasines, un patrimoine religieux, des moulins ainsi que des spécificités locales (Carronnière, « poype », sabots bressans). Un artisanat de qualité tend à être découvert au travers de nombreuses professions telles les métiers de bouche, du bois et du métal. Des visites de musées sont également proposées : Domaine des Planons, musée Chintreuil, Ferme de la Forêt. Tout ce patrimoine est bien ancré dans la conscience collective comme un élément fort à préserver.

Accueil et parcours touristiques

En matière d'accueil des touristes, le territoire est bien fourni, avec près de 50 gîtes, pouvant approximativement accueillir 200 personnes. Cette capacité d'accueil est sensiblement la même que sur la zone du mâconnais.

Les campings de Pont-de-Vaux et de Cormoranche-sur-Saône sont des infrastructures d'accueil importantes (3 hectares de terrain comprenant 120 emplacements à Pont-de-Vaux et 117 à Cormoranche-sur-Saône). Le canton de Pont-de-Vaux dispose d'un autre camping situé à Chavannes-sur-Reyssouze d'une capacité d'accueil de 54 emplacements.

Des itinéraires de randonnées et des parcours touristiques sont proposés au sein du territoire. Quatre circuits sont disponibles sur la communauté de communes de Saint-Trivier-de-Courtes praticables à pied et en vélo. La Route de la Bresse passe également en partie dans le Val-de-Saône, il propose un itinéraire touristique entre les différentes curiosités du territoire.

II. Analyse des dynamiques territoriales

A. Un territoire « sous influence »

Le territoire d'étude est situé sur un secteur stratégique au point de vue géographique. Celui-ci est soumis à de multiples influences et tendances fortes qui modèlent le territoire en permanence.

Les influences à grande distance de Lyon et de Genève engendrent surtout des flux qui traversent le territoire du SCOT via son excellent réseau routier. Ces grands centres urbains sont également émetteurs de populations, à la recherche de foncier disponible pour bâtir, qui sont l'expression des grandes tendances de périurbanisation observées à l'échelle nationale.

Les influences à moyenne et courte distance de Bourg-en-Bresse et de Mâcon surtout sont très prégnantes pour le territoire du SCOT. Les dynamiques engendrées sont fortes, et impactent de manière globale et visible le Val de Saône à plusieurs niveaux.

Les dynamiques en résultant, en terme de répartition et d'évolution de population et de logements, seront analysées dans cette partie du rapport ainsi que les aspects concernant l'accessibilité et les flux dominants observés. Cela nous permettra d'appréhender la situation du SCOT par rapport aux moyennes nationales et départementales.

Une autre partie du chapitre est consacrée au traitement de l'interface avec Mâcon et de ses conséquences pour le territoire d'étude. Des relations plus spécifiques et particulières au territoire d'étude y sont décrites.

Ces influences, nombreuses et variées, ont des répercussions sur le territoire au travers de la gouvernance mise en place. Il faut donc donner ici quelques points d'éclairage concernant la gestion du territoire.

- Le territoire du SCOT est entièrement couvert par quatre intercommunalités. Celles-ci correspondent exactement aux périmètres des cantons. Ceci indique qu'il y a eu peu d'évolution dans les rapports intercommunaux depuis de nombreuses années.
Chaque intercommunalité assume des compétences obligatoires et optionnelles leur permettant de mettre en place des politiques de coopération en matière économique, culturelle ou sportive principalement. Seule l'intercommunalité de Pont-de-Veyle possède une fiscalité harmonisée pour l'accueil des entreprises.
On peut rajouter que la culture entre intercommunalités est faible puisqu'aucune politique transversale n'est mise en place sur le territoire du SCOT.
- En matière d'accueil des populations et d'urbanisme les politiques sont entièrement gérées au niveau communal.
- Le syndicat mixte Val de Saône Nord couvre entièrement le périmètre du SCOT plus les cantons de Coligny au Nord-Est, et du Val de Saône Chalaronne au Sud. Depuis 2008 un contrat de développement a été signé entre le syndicat et la région Rhône-Alpes (CDRA). Cette structure est actuellement la seule à pouvoir porter des projets communs aux quatre cantons du périmètre étudié.
Avec des moyens limités (2 agents) et sans ingénierie, cette structure a pour projet phare une politique de rénovation des toitures et des façades visibles depuis les principaux axes de circulation.

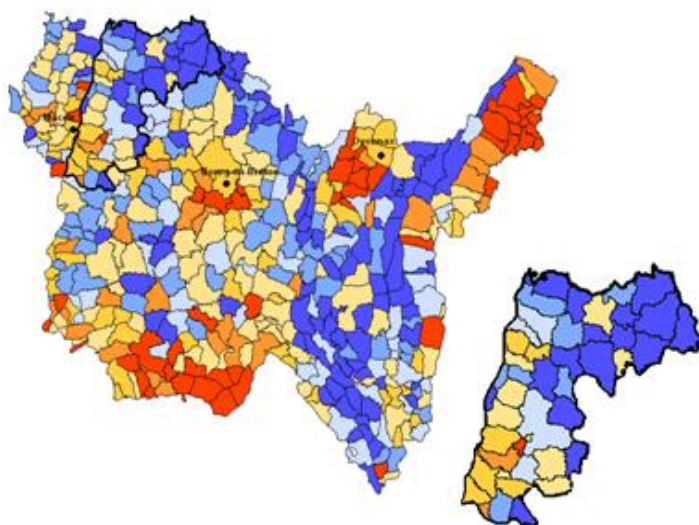
1. Un territoire qui subit une périurbanisation classique

a) Evolution des populations et du logement depuis 1968

1968 – 1975 :

Les centres urbains sont très attractifs, on assiste au phénomène de l'exode rural. De nombreuses communes rurales sont en crise (Nord de la Bresse, Bugey). L'afflux de population profite principalement aux premières couronnes des centres urbains (Bourg en Bresse, Oyonnax). C'est l'époque où les grands ensembles et les lotissements se multiplient. Il s'agit de la première vague de périurbanisation.

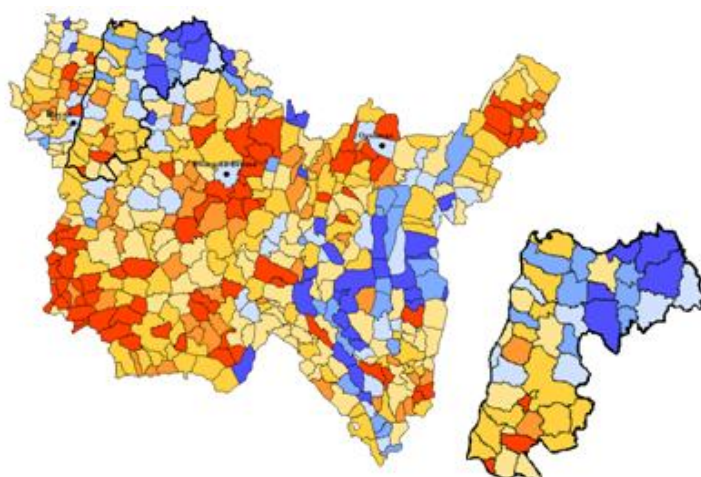
Sur notre territoire d'étude cela se traduit par une perte importante de population dans les communes rurales du Nord et d'une légère augmentation dans les communes faisant face à Mâcon.



1975 – 1982 :

Les villes centres commencent à voir leur population diminuer. De nombreux territoires ruraux continuent à perdre des habitants qui viennent s'installer en première mais également deuxième couronne des villes.

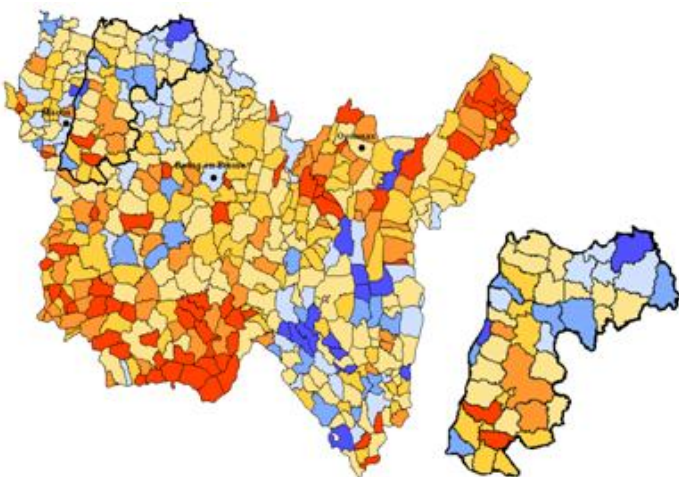
Dans notre périmètre d'analyse seules les communes du Nord Est perdent encore beaucoup de population. On observe une augmentation d'habitants en première et deuxième couronne de Mâcon (qui, elle, perd des habitants).



1982 – 1990 :

On assiste à une poursuite de la périurbanisation diffuse, de plus en plus éloignée des cœurs d'agglomérations. On remarque la fin de l'exode rural et une homogénéisation progressive des évolutions de la répartition de la population.

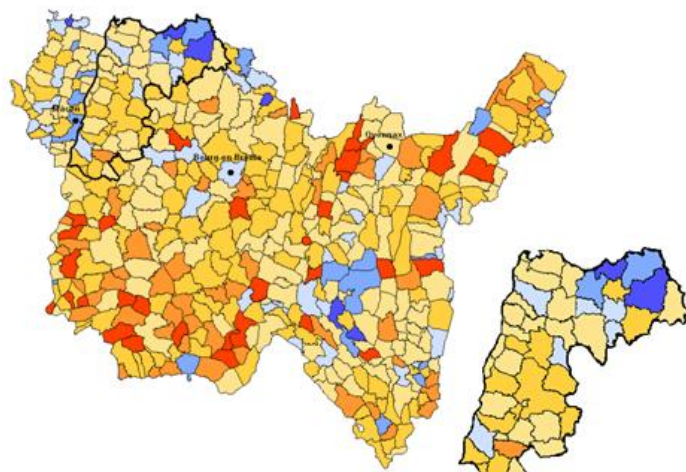
Les villes de Mâcon et Bourg en Bresse sont, quand à elles, en perte de vitesse. Ce desserrement des villes centres (ainsi que de certaines communes de la première couronne) profite à la plupart des communes rurales du territoire d'étude.



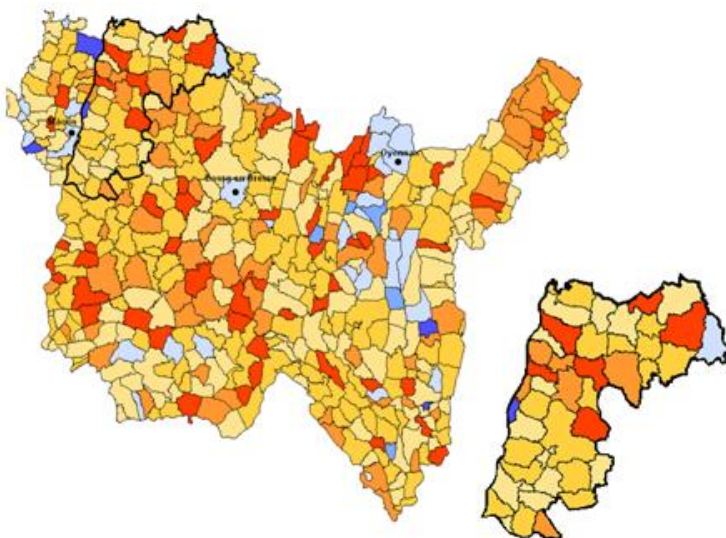
1990 – 1999 :

Les taux de croissance faiblissent, l'homogénéisation se poursuit. Le nombre de communes perdants des habitants continue de diminuer.

Seulement 10 communes perdent encore de la population à l'échelle de notre SCOT contre 14 dans la période précédente.

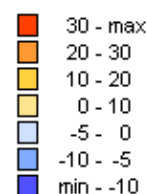
**1999 – 2007 :**

La périurbanisation reprend de la vigueur. Les taux de croissance favorables apparaissent dans les territoires ruraux jusque là épargnés par la vague pavillonnaire. Les communes présentant des taux de croissance très importants sont toutes situées loin des agglomérations, au-delà de la deuxième couronne. Il n'y a quasiment plus de territoire perdant de la population à part les villes centres (Bourg en Bresse, Mâcon), des communes très reculées (Bugey) ou des territoires subissant la désindustrialisation (Oyonnax).



Il ne reste que deux communes perdant des habitants sur le territoire du SCOT et le reste connaît des taux de croissance très positifs. Ce sont des communes rurales, et jusque là épargnées par la périurbanisation, qui traduisent le mieux les évolutions récentes.

variation de la population (en %) entre deux pas de temps :



L'évolution générale constatée correspond à une concentration de population autour et dans les grands centres urbains dans un premier temps. Ensuite on assiste à un desserrement et un rayonnement de population à des distances toujours plus grandes des villes centres.

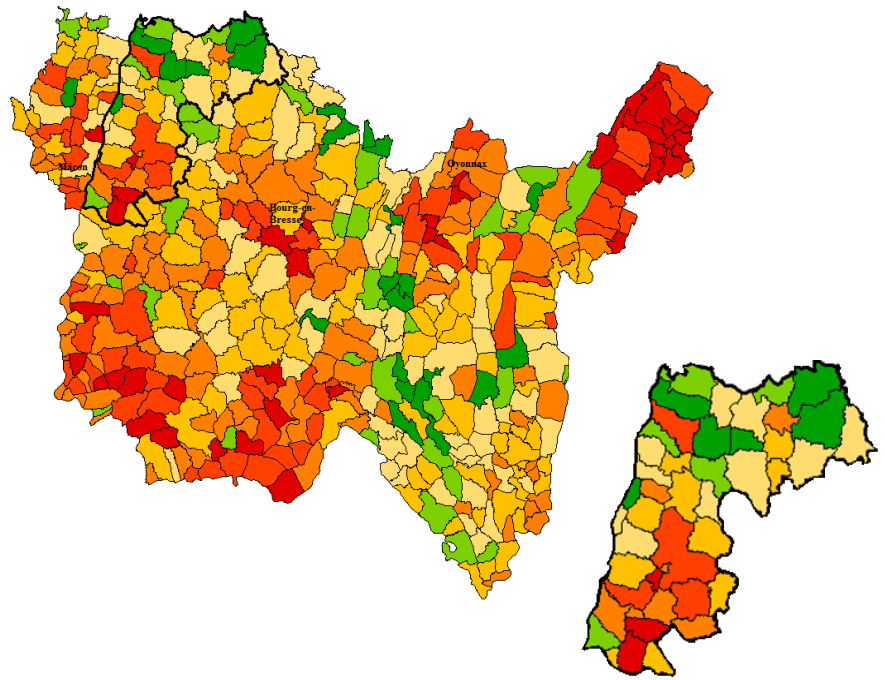
Ces constatations s'appliquent d'abord à Lyon et Genève. On les observe ensuite à Bourg-en-Bresse et Oyonnax mais avec un temps de retard. L'agglomération mâconnaise semble connaître les mêmes dynamiques mais avec encore un temps de retard supplémentaire (effet domino).

Le SCOT subit donc l'évolution typique d'un territoire périurbain, constaté de manière globale autour des pôles français dynamiques. Il est gagné par l'influence grandissante du pôle mâconnais mais aussi celle de Bourg-en-Bresse pour sa partie Est.

1982 – 1990 :

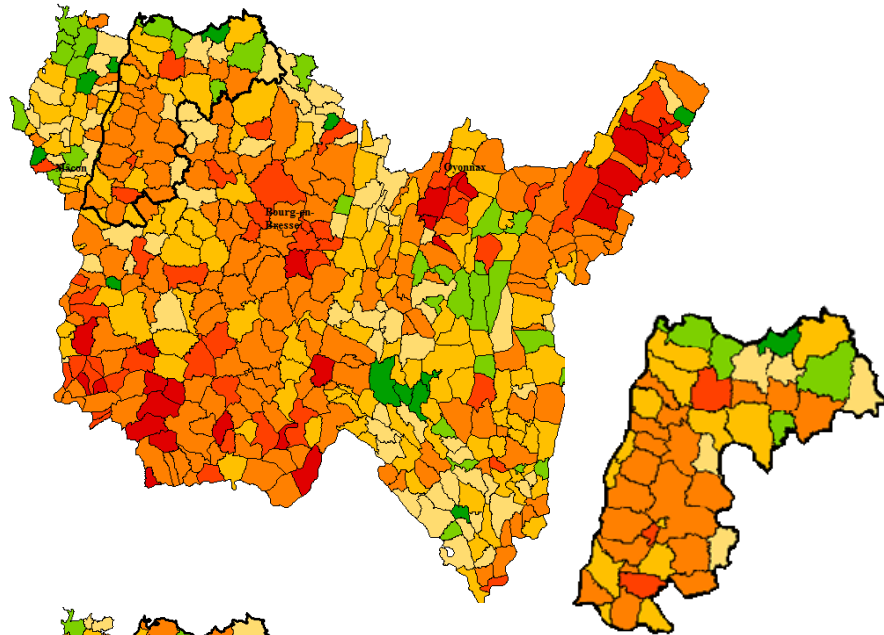
L'évolution du nombre de logement est relativement similaire à l'évolution de la population dans le département. On remarque tout de même des situations assez contrastées entre des zones subissant une urbanisation effrénée (Pays de Gex) et des territoires toujours en crise perdant des logements (Nord du département et Bugey).

Le territoire du SCOT subit une vague d'urbanisation assez intensive dans sa partie sud face à Mâcon. Les communes rurales du Nord connaissent une crise et une perte de logements.

**1990 – 1999 :**

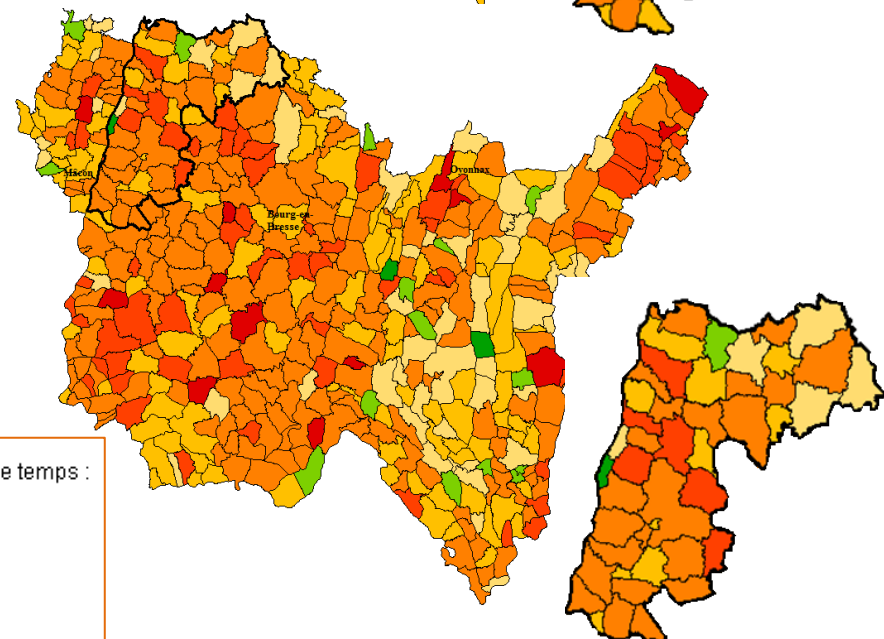
On assiste à un boom résidentiel sur quasiment tout le département. Cette évolution s'étend à des territoires également éloignés des grands centres urbains (à distance de Lyon par exemple). Seules quelques rares communes restent déficitaires, notamment dans le Mâconnais.

La zone d'étude voit le nombre de constructions augmenter de manière plus homogène entre toutes les communes, notamment celles situées en deuxième et troisième couronne face à Mâcon.

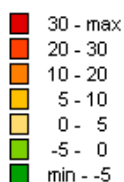
**1999 – 2007 :**

L'augmentation du nombre de logements est homogène sur l'ensemble du territoire. On n'observe plus de différence significative entre les centres urbains (première et deuxième couronne) et les zones rurales. Cela sous-entend une artificialisation importante et généralisée des terres dans l'Ain.

Notre territoire est très représentatif de cette tendance.



évolution du nombre de logements (en %) entre 2 pas de temps :



	Population		Evolution entre 1999 et 2007	
	en 2007	en 1999	Croissance en volume	Variation annuelle (%)
Cormoz	508	512	-4	-0,09
Courtes	244	218	26	1,50
Curciat-Dongalon	423	406	17	0,52
Lescheroux	691	596	95	1,99
Mantenay-Montlin	281	247	34	1,70
Saint-Jean-sur-Reyssouze	699	582	117	2,50
Saint-Julien-sur-Reyssouze	572	509	63	1,54
Saint-Nizier-le-Bouchoux	749	546	203	4,64
Saint-Trivier-de-Courtes	970	963	7	0,09
Servignat	154	135	19	1,71
Vernoux	198	127	71	6,95
Vescours	199	192	7	0,44
Sous total du canton de St-Trivier-de-Courtes :	5685	5033	652	1,62
Arbigny	352	330	22	0,83
Boissey	225	202	23	1,45
Boz	491	360	131	4,54
Chavannes-sur-Reyssouze	658	580	78	1,67
Chevroux	847	657	190	3,61
Gorrevod	692	561	131	2,92
Ozan	509	469	40	1,08
Pont-de-Vaux	2130	2013	117	0,73
Reyssouze	870	714	156	2,74
Saint-Bénigne	1108	817	291	4,45
Saint-Étienne-sur-Reyssouze	510	387	123	3,97
Sermoyer	651	543	108	2,47
Sous total du canton de Pont-de-Vaux :	9043	7633	1410	2,31
Asnières-sur-Saône	86	69	17	3,06
Bâgé-la-Ville	2756	2318	438	2,36
Bâgé-le-Châtel	798	759	39	0,64
Dommartin	778	597	181	3,79
Feillens	3110	2935	175	0,74
Manziat	1860	1596	264	2,06
Replonges	3167	2841	326	1,43
Saint-André-de-Bâgé	551	507	44	1,08
Vésines	90	113	-23	-2,54
Sous total du canton de Pays de Bâgé :	13195	11735	1460	1,56
Bey	241	221	20	1,10
Cormoranche-sur-Saône	1022	903	119	1,65
Crottet	1676	1479	197	1,67
Cruzilles-lès-Mépillat	781	651	130	2,49
Grièges	1751	1599	152	1,19
Laiz	1085	990	95	1,21
Perrex	830	721	109	1,89
Pont-de-Veyle	1496	1485	11	0,09
Saint-André-d'Huiriat	510	403	107	3,32
Saint-Cyr-sur-Menthon	1544	1313	231	2,20
Saint-Genis-sur-Menthon	395	363	32	1,10
Saint-Jean-sur-Veyle	1051	958	93	1,21
Sous total du canton de Pont-de-Veyle :	12382	11086	1296	1,46
Total périmètre d'étude :	40306	35487	4819	1,70
Département :	574 375	515 478	58897	1,43
France :	61 795 007	58 520 688	3274319	0,70

Tableau 4 : Evolution de la population au niveau communal

Source : INSEE

b) Un territoire qui connaît des taux de croissance importants :

Le département de L'Ain est un territoire dynamique, qui a vu sa population doubler entre 1968 et 2007 (passant de 131 245 à 264 887 habitants). Même si une partie du territoire du SCOT a d'abord subi l'exode rural, notre étude montre que ce territoire bénéficie dorénavant de ce contexte départemental très positif.

Entre 1999 et 2007 l'évolution annuelle de la population sur le périmètre d'étude est même supérieure à la moyenne départementale (1,7% contre 1,43%) avec un gain total de 4819 habitants.

La variation annuelle de population du SCOT de 1,7% est également supérieure aux variations constatées dans l'aire urbaine de Bourg-en-Bresse (+ 1,3%) et de Mâcon (+ 0,5%). Ceci confirme bien que le périmètre du SCOT correspond à une zone périurbaine d'agglomération subissant un accroissement important de population.

On note un taux de croissance très important sur le Canton de Pont-de-Vaux (+ 2,31%) mais également dans certaines communes très rurales comme Vernoux (+ 6,95%) ou St Nizier le Bouchoux (+ 4,64%).

Cependant il est à noter que les quatre chefs lieux de canton connaissent des augmentations très faibles, voir nulles.

c) Un territoire attractif :

	Variation annuelle de population (%)	Solde migratoire (%)	Solde naturel (%)
Canton de Saint-Trivier-de-Courtes :	1,6	+ 1,9	- 0,3
Canton de Pont-de-Vaux :	2,3	+ 2,0	+ 0,3
Canton de Pays de Bâgé :	1,6	+ 1,0	+ 0,6
Canton de Pont-de-Veyle :	1,5	+ 1,0	+ 0,5
Total SCOT :	1,7	+ 1,4	+ 0,3
Ain :	1,4	+ 0,9	+ 0,5
France :	0,7	+ 0,3	+ 0,4

Tableau 5 : Composition des nouvelles populations

Source : INSEE

L'augmentation de population sur le SCOT est principalement due à un solde migratoire très favorable ; quatre fois supérieur au solde naturel. La vitalité démographique du territoire est donc soumise à sa capacité d'attraction de nouvelles populations.

Les soldes naturels les plus élevés s'observent dans les cantons de Pont-de-Veyle et Pays de Bâgé, ceci est caractéristique des territoires périurbains.

Cette arrivée de nouvelle population est à mettre en relation avec les conditions économiques du secteur :

- Une proportion d'actifs importante, principalement des ouvriers (19,7 %).
- Un taux de chômage bas (4,7 % contre 7,9 % en France en 2007).
- Un phénomène de desserrement des agglomérations qui impacte des territoires de plus en plus éloignés des villes centres.

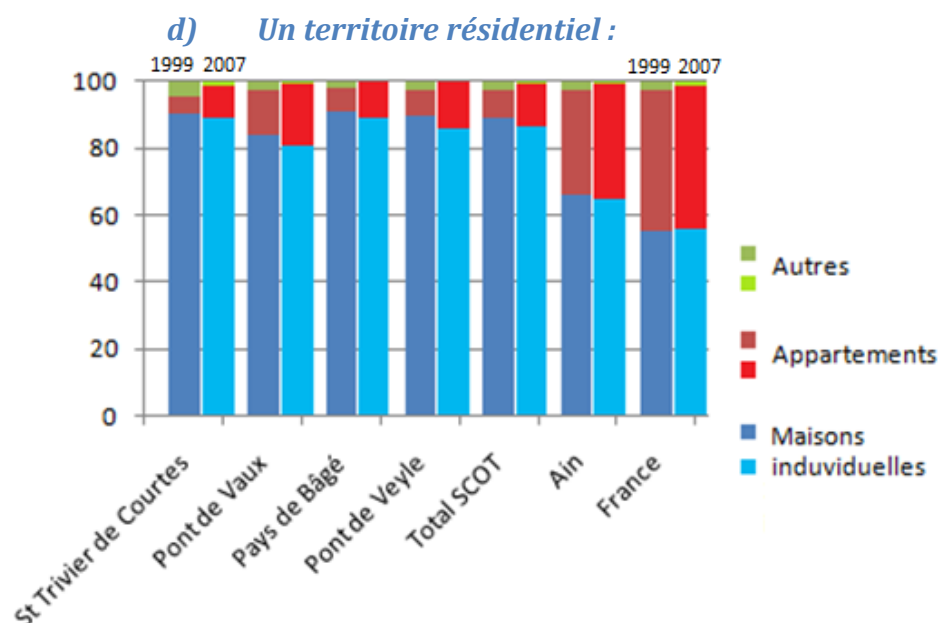
	Logement 2006	Logement 1999	Croissance en volume entre 1999 et 2006	Variation annuelle entre 1999 et 2006 (%)
Cormoz	286	279	7	0,35
Courtes	123	115	8	1,03
Curciat-Dongalon	253	246	7	0,41
Lescheroux	300	286	14	0,70
Mantenay-Montlin	158	140	18	1,84
Saint-Jean-sur-Reyssouze	368	331	37	1,62
Saint-Julien-sur-Reyssouze	317	290	27	1,33
Saint-Nizier-le-Bouchoux	368	323	45	1,97
Saint-Trivier-de-Courtes	505	487	18	0,54
Servignat	95	84	11	1,82
Vernoux	94	82	12	2,03
Vescours	93	93	0	-0,04
Sous total du Canton de St-Trivier-de Courtes :	2960	2756	204	1,06
Arbigny	176	164	12	1,03
Boissey	105	97	8	1,24
Boz	203	166	37	3,20
Chavannes-sur-Reyssouze	328	304	24	1,13
Chevroux	327	271	56	2,93
Gorrevod	283	238	45	2,72
Ozan	200	176	24	1,99
Pont-de-Vaux	1152	1017	135	1,90
Reyssouze	363	340	23	0,97
Saint-Bénigne	457	377	80	3,04
Saint-Étienne-sur-Reyssouze	233	199	34	2,43
Sermoyer	336	289	47	2,34
Sous total du Canton de Pont-de-Vaux :	4164	3638	526	2,07
Asnières-sur-Saône	49	47	2	0,70
Bâgé-la-Ville	1002	851	151	2,54
Bâgé-le-Châtel	343	312	31	1,42
Dommartin	339	278	61	3,14
Feillens	1282	1123	159	2,03
Manziat	775	644	131	2,90
Replonges	1329	1145	184	2,30
Saint-André-de-Bâgé	215	189	26	1,96
Vésines	49	53	-4	-1,00
Sous total du Canton de Pays de Bâgé :	5384	4642	742	2,28
Bey	94	88	6	0,97
Cormoranche-sur-Saône	425	379	46	1,73
Crottet	644	551	93	2,41
Cruzilles-lès-Mépillat	306	271	35	1,84
Grièges	702	636	66	1,49
Laiz	427	357	70	2,80
Perrex	336	292	44	2,14
Pont-de-Veyle	708	648	60	1,32
Saint-André-d'Huiriat	211	183	28	2,19
Saint-Cyr-sur-Menthon	631	529	102	2,75
Saint-Genis-sur-Menthon	181	150	31	2,99
Saint-Jean-sur-Veyle	418	396	22	0,79
Sous total du Canton de Pont-de-Veyle :	5084	4480	604	1,92
Total SCOT :	17592	15516	2076	1,91
Département :	264 887	230 972	33915	2,10
France :	31 448 707	28 702 012	2746695	1,37

Tableau 6 : Evolution du logement au niveau communal

Source : INSEE

Les rythmes de constructions sont importants sur le territoire du SCOT, à l'image du département, et très supérieurs à la moyenne nationale.

On constate cependant que la moyenne des rythmes de constructions du SCOT est légèrement inférieure à la moyenne départementale (1,91% contre 2,10) alors que la croissance de population du SCOT est plus importante que celle du département. La taille des ménages étant la même sur les deux territoires (2,4 personnes par ménage) cela ne peut fournir d'explication à cette différence. Nous avons pensé que seul le pourcentage de logements secondaires (4,7 % pour le SCOT contre 6,4 % dans l'Ain) et de logements vacants (5,8 % pour le SCOT contre 6,3 % dans l'Ain) pouvaient partiellement expliquer cette anomalie. La pression spéculative sur l'achat des terrains constructibles et l'immobilier en général est donc importante.



Graphique 3 : Composition du parc de logement et comparaison avec l'Ain et la France
Source : INSEE

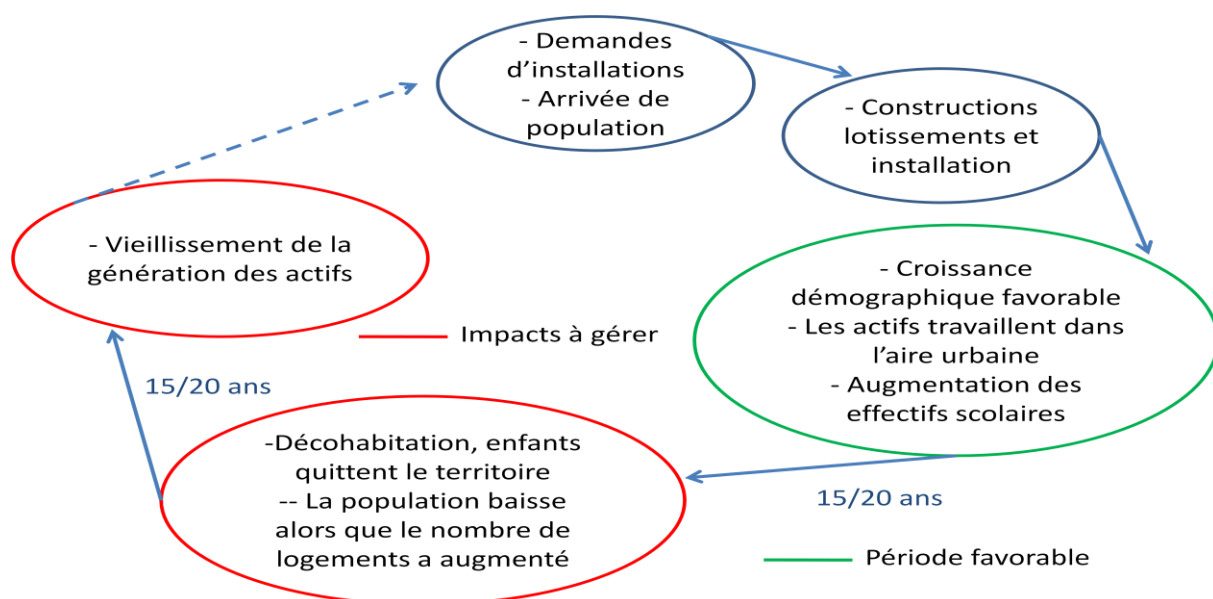
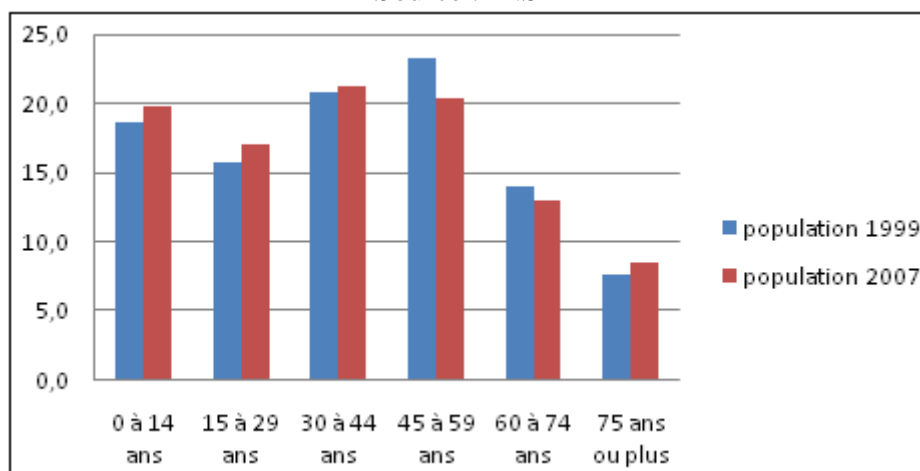
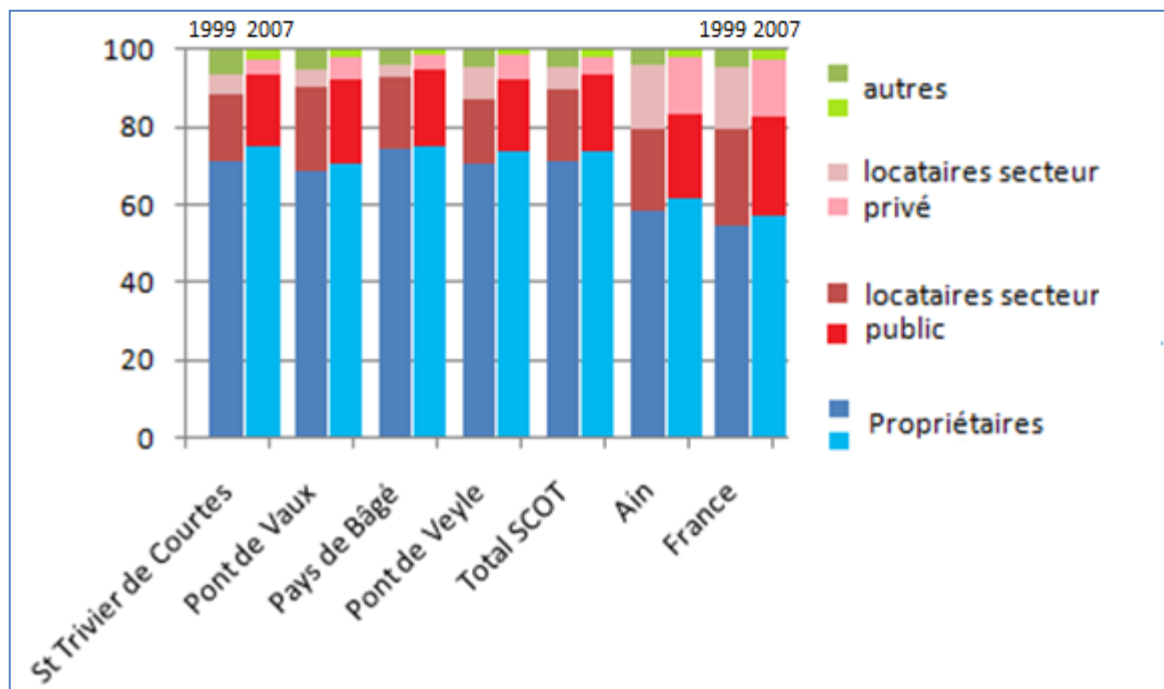
Ce premier graphique montre à quel point le modèle de la maison individuelle est dominant sur notre territoire de SCOT ; elle représente 86,1 % des logements contre seulement 64,9% dans l'Ain et 54,8% en France en 2007.

Dans un contexte d'arrivée de population et de rythme de construction élevée, l'important pourcentage de maisons individuelles traduit une consommation de foncier et une périurbanisation de plus en plus importante.

Cependant il est à noter qu'entre 1999 et 2007 la proportion de maisons individuelles a diminué et la proportion de logement collectif augmenté. Ceci montre donc un léger fléchissement du modèle du logement individuel.



Schéma 10: Localisation de lotissements à Lescheroux



Ce second graphique prouve que le territoire du SCOT est très majoritairement constitué de propriétaires (73,6 % pour le SCOT, 61,7 % pour l'Ain et 57,4% pour la France). La part du locatif privé est semblable à la moyenne départementale de 21 %. Par contre on note un déficit concernant le parc locatif social qui représente moins de 5 % du parc total. De plus on constate une augmentation du pourcentage de propriétaires entre 1999 et 2007 qui confirme cette tendance.

Ces éléments confirment la fonction résidentielle première du territoire d'étude. La maison individuelle, au travers de la présence de nombreux lotissements, s'affirme comme le modèle dominant d'urbanisation.

e) Des évolutions qui se traduisent dans la structure de la population locale :

Les zones périurbaines, très résidentielles et peuplées très majoritairement de propriétaires attirent un certain type de population ; principalement des ménages trentenaires qui arrivent avec des enfants.

La structure de la population décrite par le graphique ci-contre indique d'abord une forte proportion de la population de 30 à 59 ans (+ de 40% de la population totale). Cette population est assez stable depuis 1999, même si les 45-59 ans sont de moins en moins nombreux et que ce sont les 30-44 ans qui augmentent. Ensuite c'est la tranche d'âge des enfants de 0 à 14 ans qui domine avec presque 20% de la population.

La tendance au vieillissement ne s'observe que pour les plus de 75 ans et le déficit des jeunes de 15 à 29 ans transparaît clairement dans le graphique même si la tendance leur semble plus favorable depuis 1999.

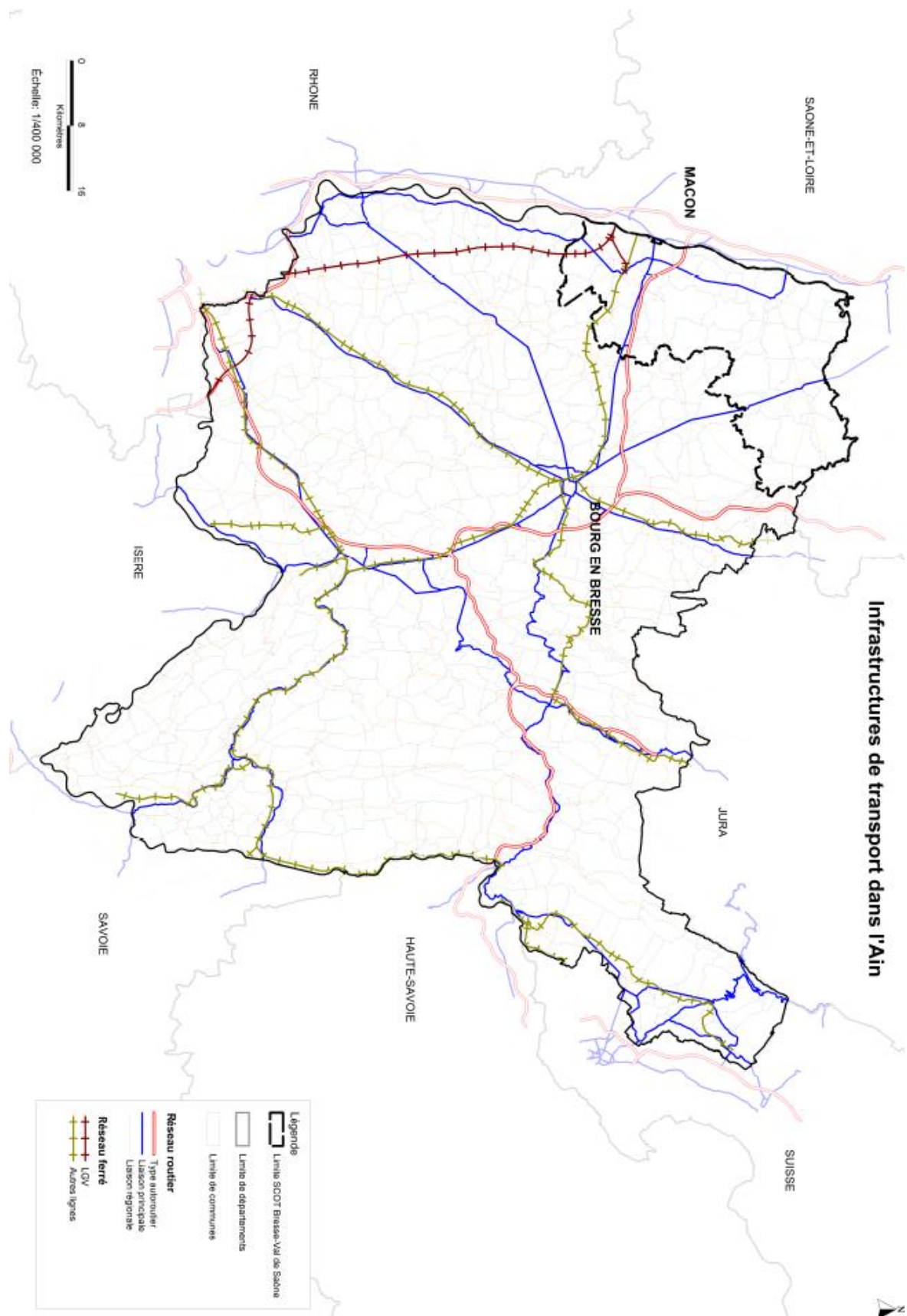
Ces chiffres concernant l'ensemble du SCOT masquent toutefois des réalités très contrastées à l'échelle communale. Plusieurs témoignages d'élus en attestent, mais également des études qui attirent l'attention sur les risques liés à la mono fonctionnalité de l'habitat dans les zones périurbaines (CETE Lyon 2005 : Les limites liées au vieillissement des populations dans les zones périurbaines).

Le schéma classique de l'évolution des zones périurbaines a été recomposé à gauche en bas de page.

Au phénomène de décohabitation, engendré principalement par le départ des enfants du foyer, doit correspondre une offre locative de logements pour l'installation des jeunes sur le territoire.

Au phénomène de vieillissement d'une part importante de la population doit correspondre une offre locative adaptée aux problèmes du troisième âge, notamment en terme de dépendance.

Ces effets sont d'autant plus forts que les communes sont petites et que les nouvelles zones résidentielles en représentent donc une proportion importante. Ceci souligne la complexification croissante des parcours résidentiels tout au long de la vie. Aujourd'hui la diversité de l'offre de logement est un enjeu crucial pour le bien être des populations et surtout pour leur maintien sur le territoire. Le recours à des outils règlementaires spécifiques comme le PLH ou à un SCOT permettent à la fois de faire la synthèse des demandes, mais aussi et surtout de mettre en place des politiques de prévention par rapport au manque de diversité de l'offre de logements au regard des évolutions démographiques attendus.



Carte 10 : Infrastructures des transports de l'Ain

Source : Service SIG de la DTT

2. Mode de déplacement et flux pendulaires

a) Un mode de vie régie par l'automobile

Le mode de déplacement principal : l'automobile

Sur le territoire, l'automobile est le mode de déplacement le plus utilisé par les ménages, que ce soit pour se rendre au travail ou pour d'autres raisons (études, achats, loisirs). L'enquête ménage déplacements (EMD) réalisée dans le département de l'Ain en 2007 permet d'obtenir des données chiffrées sur le déplacement des actifs, néanmoins elle n'intègre pas l'évolution des pratiques et usages liés à l'ouverture récente des trois ponts sur la Saône.

Des ménages fortement motorisés

Selon les statistiques de l'INSEE de 2007, 91,58% des ménages (soit 14837) de la zone d'étude sont motorisés ce qui représente 2% de plus que dans le département de l'Ain et 10% de plus qu'en France métropolitaine. Ces chiffres s'accordent bien avec le caractère périurbain de notre zone d'étude. Parmi ces ménages plus de 40% disposent de deux véhicules, ce qui est là encore supérieur de plus 10% à la moyenne départementale ou Française.

La tendance est à l'augmentation du nombre de véhicules par ménage. En effet, selon l'INSEE, entre 1999 et 2007, il a eu une hausse de 5,13% du nombre de ménages possédant deux voitures ce qui est bien supérieur à l'augmentation en rive droite de la Saône (+3,05%). Cette dynamique reflète le caractère périurbain de notre territoire.

Des offres alternatives peu attractives

A proximité du territoire d'étude, il existe deux réseaux de transport urbain, celui de l'agglomération de Bourg-en-Bresse et celui de Mâcon. Néanmoins aucune ligne de ces réseaux ne rentre à l'intérieur du périmètre. Sur le SCOT, la desserte est assurée par le réseau de transport en commun du conseil général. Celui-ci est principalement dédié aux personnes captives, soit 8 % des ménages (part des foyers ne disposant pas de véhicule individuel) qui constituent une partie restreinte de la population. Malgré sa révision en 2009, la desserte du territoire reste inégale: les lignes ne traversent qu'un tiers des communes et il faut environ 1 heure aux utilisateurs situés au Nord pour se rendre à Mâcon ou Bourg en Bresse, contre une trentaine de minutes pour les gens au Sud du territoire. Les lignes de bus sont peu adaptées à la demande. L'automobile au contraire ne rencontre pas de problème particulier (circulation fluide, place de stationnement. abondantes,...) et permet à l'utilisateur de se déplacer rapidement de manière autonome.

Les voies douces aménagées pour les piétons et les cycles sont très peu développées. Au regard du type d'urbanisation très dispersé, ce mode de déplacement paraît difficilement envisageable étant donné les distances conséquentes entre les bourgs. Dans l'état actuel, ces voies ne permettent pas d'assurer la sécurité des utilisateurs (piétons ou cyclistes).

L'offre en transport ferroviaire est aussi très restreinte, l'existence exclusive d'une ligne de TER entre Mâcon et Bourg en Bresse ne permet pas de concurrencer efficacement l'usage de l'automobile. Cette unique ligne traverse le canton de Pont-de-Veyle et ne comptabilise que deux gares : Saint-Jean-sur-Veyle qui n'est plus desservie et Pont-de-Veyle desservie six fois par jour. La principale cause de ce désintérêt pour ce mode de transport est le remplacement progressif des trains par les bus.

Si aujourd'hui le transport ferroviaire constitue une alternative peu envisageable à l'automobile, celui-ci gagnerait à être valorisé pour devenir un véritable atout du transport collectif. Par exemple, le renforcement du cadencage de cette ligne, à cheval entre deux régions organisatrices de TER, serait un premier pas vers sa valorisation.

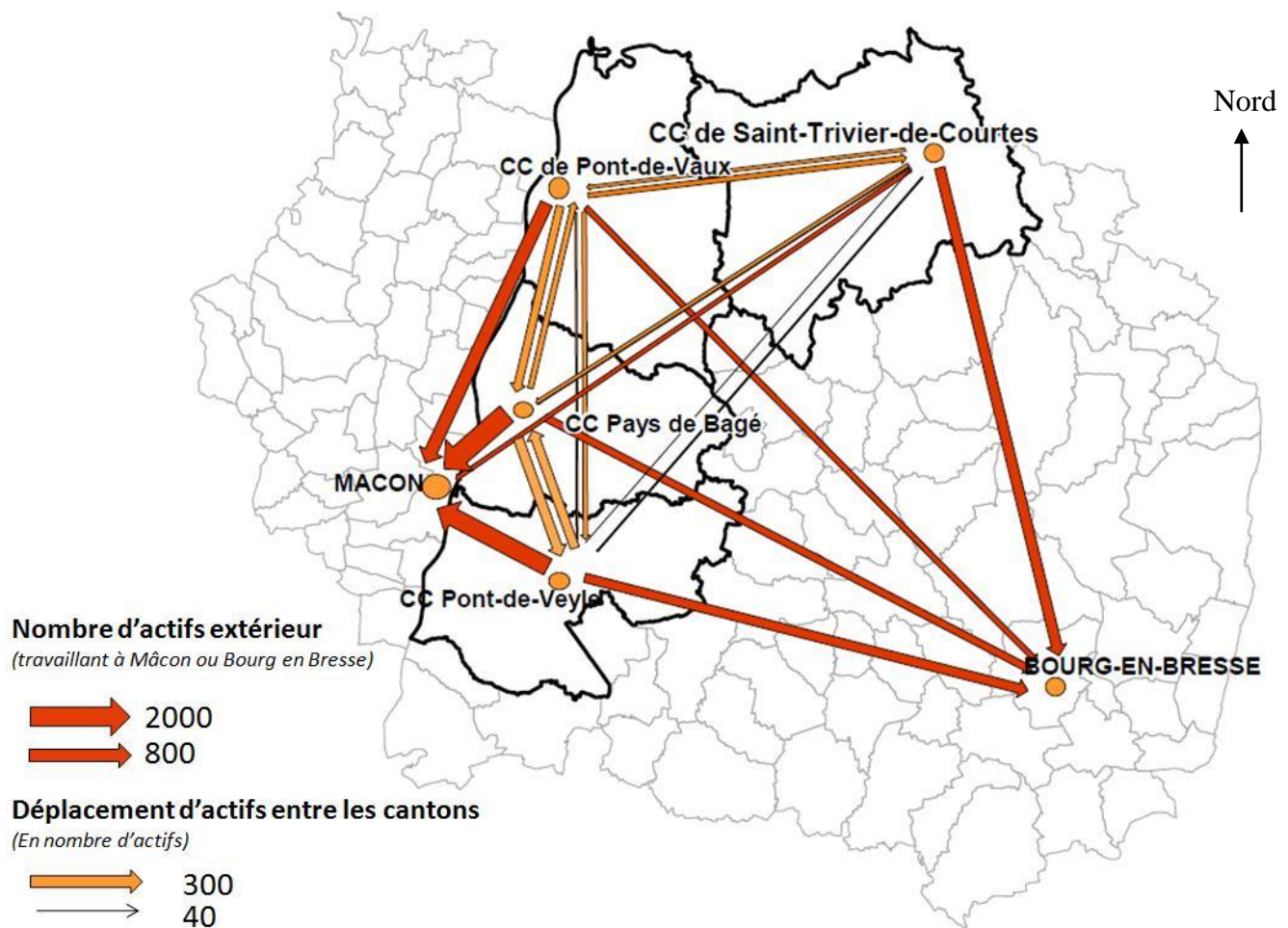
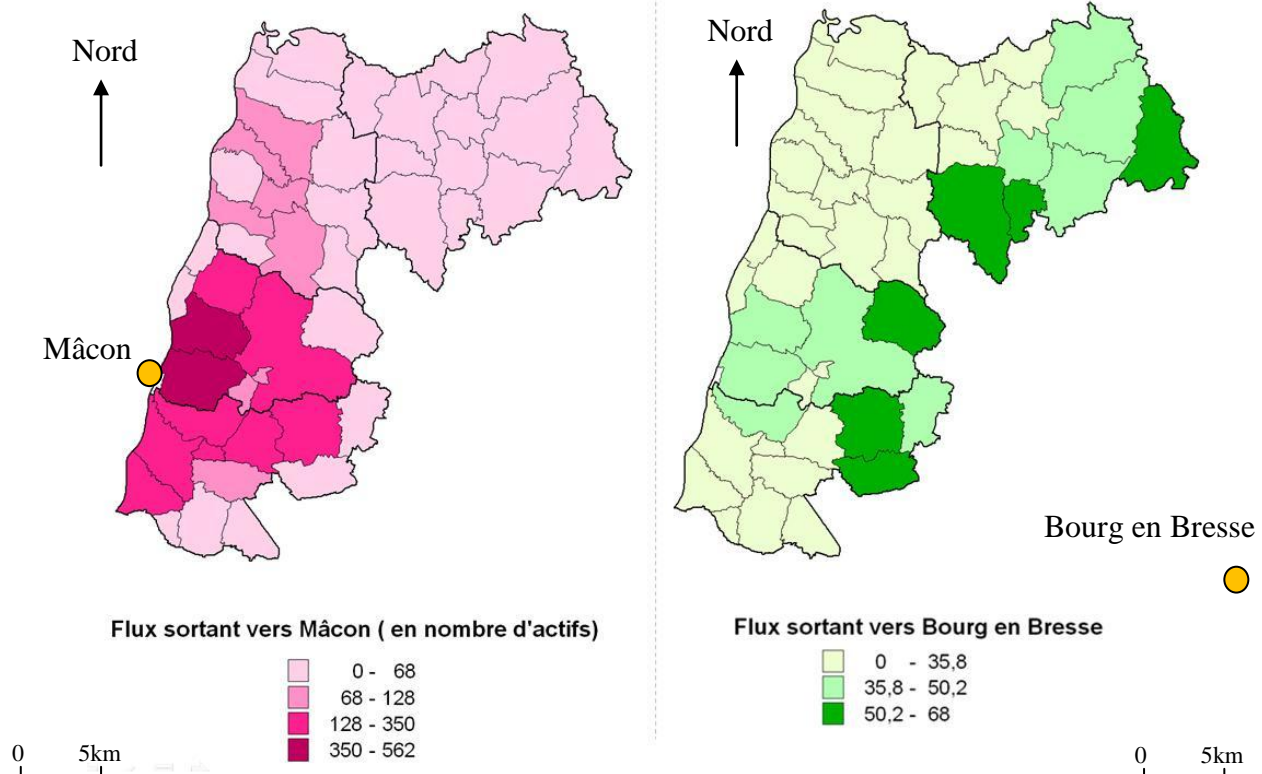


Schéma 12 : Flux pendulaire à l'intérieur du territoire et vers l'extérieur

Source : Enquête Ménage Déplacement (EMD)



Carte 11 : Déplacement d'actifs vers Mâcon et Bourg-en-Bresse

Source : EMD

b) Un territoire traversé par des flux pendulaires

En 2007, le périmètre du SCOT Bresse Val de Saône compte près de 19 570 actifs, ce qui représente près de la moitié de la population totale. 70% de ces actifs travaillent en dehors de leur commune de résidence. L'activité du Val de Saône est donc partagée entre une dépendance externe et une activité propre.

Un territoire partagé entre deux pôles

Plus d'un quart des actifs du territoire SCOT Bresse-Val de Saône va travailler à l'extérieur du périmètre du SCOT. Près de 20% des actifs se dirigent vers la ville de Mâcon tandis que seulement 5,6% se tournent vers Bourg-en-Bresse.

Les communes du Val de Saône avec Mâcon...

De part leur proximité immédiate, les cantons de Pays de Bagé et de Pont-de-Veyle sont les plus influencés par Mâcon avec près de 2000 actifs qui y travaillent. Par exemple **près d'un tiers** des actifs des communes proches, comme Replonges ou Feillens, se rendent à Mâcon.

Face à l'importance des flux pendulaires qui se développent dans ces cantons du sud, le trafic routier devient particulièrement dense le long des axes départementaux (RD933 et 1079). Ceci génère des engorgements et des embouteillages posant des problèmes notamment dans les traversées de villages.

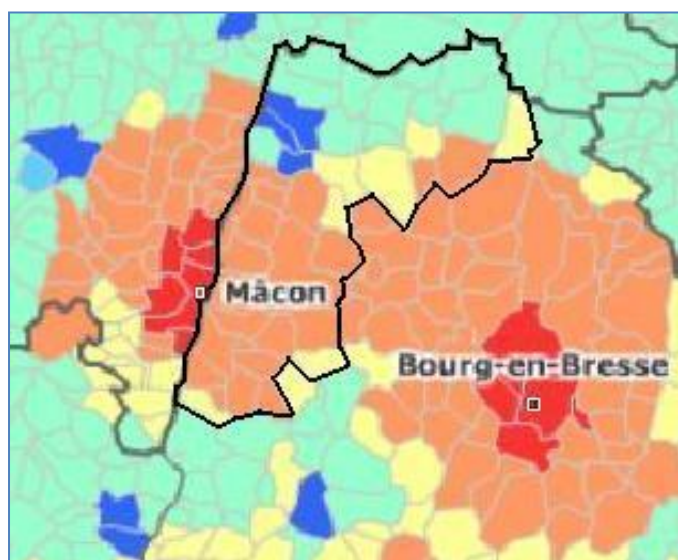
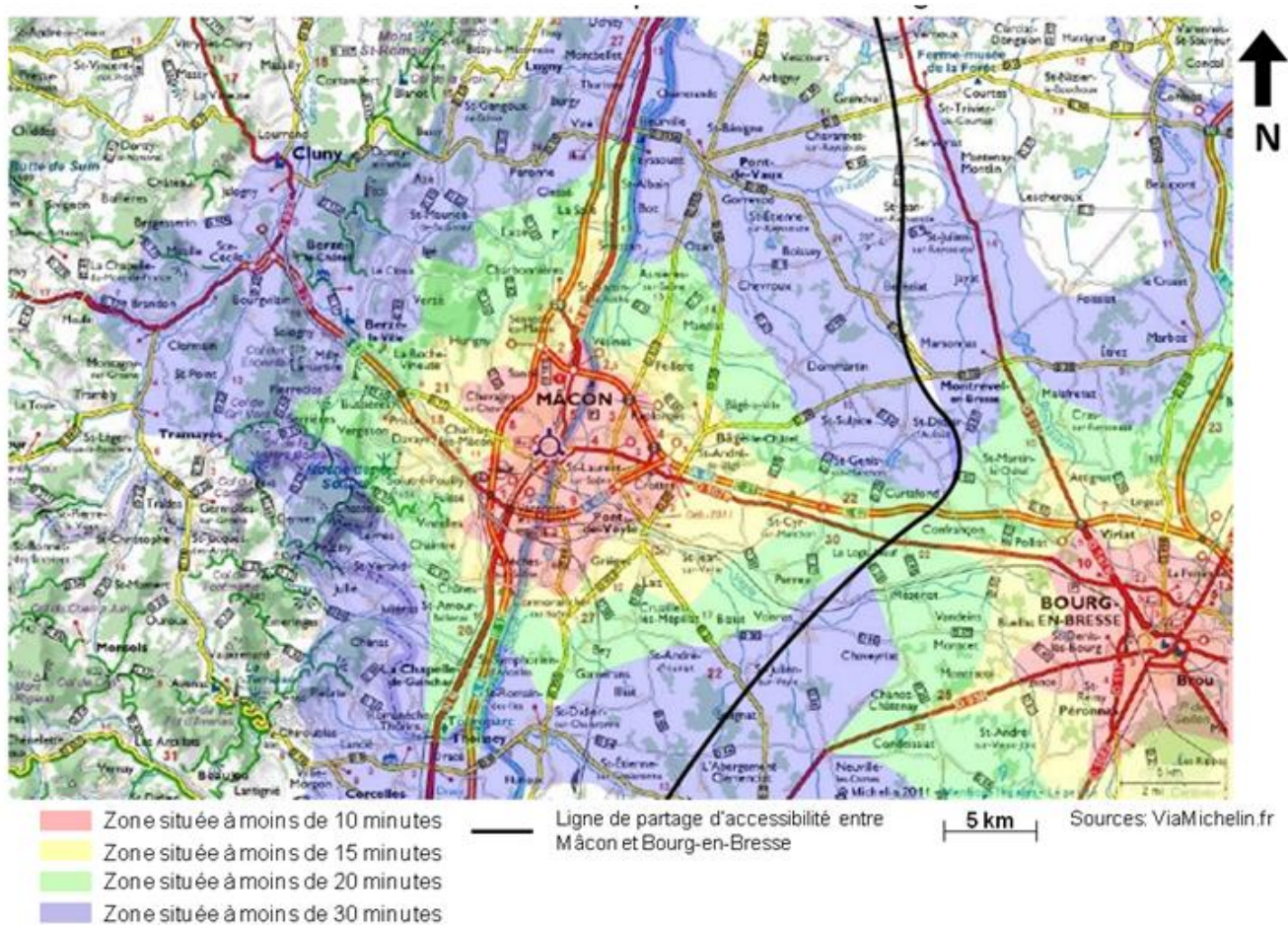
Moins influencée par Mâcon que les cantons du sud, la communauté de commune de Pont-de-Vaux ne comptabilise que 16% de ses actifs, soit environ 800 travailleurs, y travaillant. Ce faible pourcentage peut être expliqué par le fait qu'elle dispose de son propre bassin d'emploi. Tandis que le Sud-Ouest de la communauté de commune suit la tendance des cantons du sud, le Nord-Est est quand à lui rattaché à la Bresse et présente des flux pendulaires plus faibles.

... tandis que la partie bressane se tourne vers Bourg en Bresse

Compte tenu de sa situation, l'ensemble du canton de Saint-Trivier-de-Courtes est très peu sous influence mâconnaise (2,5% des actifs y travaillent). Ce canton est davantage tourné vers Bourg-en-Bresse, avec 17% de ses actifs y travaillant.

Les communes les plus influencées par Bourg-en-Bresse sont situées sur la partie Est du territoire, le long de la RD1079 ou de l'A39 dont l'échangeur est à Beaupont (Nord Est du canton de Saint-Trivier-de-Courtes). La Communauté de communes de Pont-de-Vaux, ainsi que le sud de celle de Pont-de-Veyle, peuvent être considérées comme étant hors de l'influence de Bourg en Bresse.

Carte 12 : Isochrone d'accessibilité depuis Mâcon et Bourg-en-Bresse



Carte 13 : Zonages des aires urbaines et des espaces ruraux

Typologie de l'espace métropolitain

- 1 : communes appartenant à un pôle urbain
 - 2 : communes monopolarisées
 - 3 : communes multipolarisées
 - 4 : communes appartenant à un pôle d'emploi de l'espace rural
 - 5 : communes appartenant à la couronne d'un pôle d'emploi de l'espace rural
 - 6 : autres communes de l'espace à dominante rurale
- source : Insee, RP99 - Exploitation principale

c) Une proximité temporelle du territoire vis-à-vis des pôles

- **Méthodologie**

Cette carte isochrone a été réalisée à partir du site ViaMichelin, d'une part pour son fond de carte IGN, mais également pour sa fonctionnalité de calcul d'itinéraires (temporel et kilométrique) entre deux points du territoire.

A partir de cette dernière application, zones de temps d'accès de 10, 15, 20 et 30 minutes ont été déterminées autour des villes de Mâcon et de Bourg-en-Bresse.

En calculant plusieurs itinéraires, puis en reliant ces différents points, des couronnes successives sont obtenues autour des villes. Ces couronnes, correspondant aux différents temps d'accessibilité retenus, sont déformées le long des grandes infrastructures routières.

Les points géographiques équidistants entre Mâcon et Bourg en Bresse (d'un point de vue temporel) sont finalement reliés pour former une ligne de partage.

- **Étude de l'isochrone**

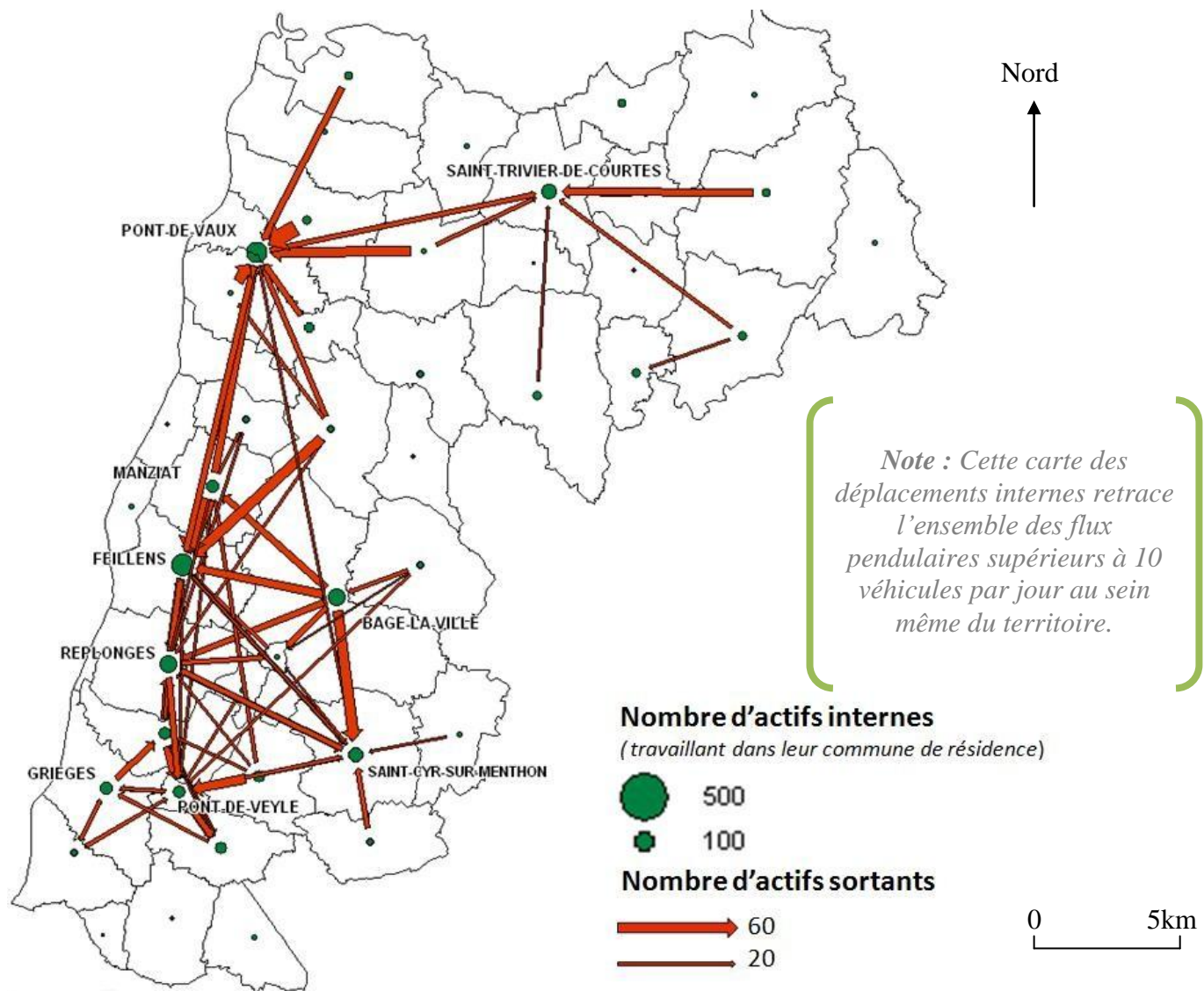
Chaque centre urbain possède sa propre zone d'attractivité située à moins de 15 minutes (halo jaune). Lorsque l'on passe à 20 minutes, certaines communes se retrouvent dans l'aire d'influence des deux villes. On observe que la ligne de partage entre Bourg-en-Bresse et Mâcon semble être à l'avantage de cette dernière. En effet, la majorité du territoire est plus accessible depuis Mâcon (jusqu'à 20km à l'Est) que de Bourg-en-Bresse (15km à l'Ouest). La carte isochrone se superpose parfaitement avec la carte des ZAUER (voir ci-contre). Ceci démontre que le temps mis pour se rendre au travail est un critère pour le choix du lieu de résidence.

La majeure partie de notre territoire d'étude, soit les 3 cantons du Val de Saône (Pont-de-Veyle, Pays de Bâgé et Pont-de-Vaux), restent tout de même sous l'influence principale de Mâcon.

Pour le canton de Saint-Trivier-de-Courtes, seuls les quelques villages présents sur le long de la D975 sont situés à moins de 30 minutes du centre urbain de Bourg-en-Bresse. De cette implantation résulte des flux pendulaires essentiellement tournés vers Bourg en Bresse. Une grande partie de ce canton, encore très rural, reste à plus de 30 minutes d'un centre urbain. On peut néanmoins supposer que celui-ci est plus attiré par le Nord (Tournus, Louhans ou Lons-le-Saunier).

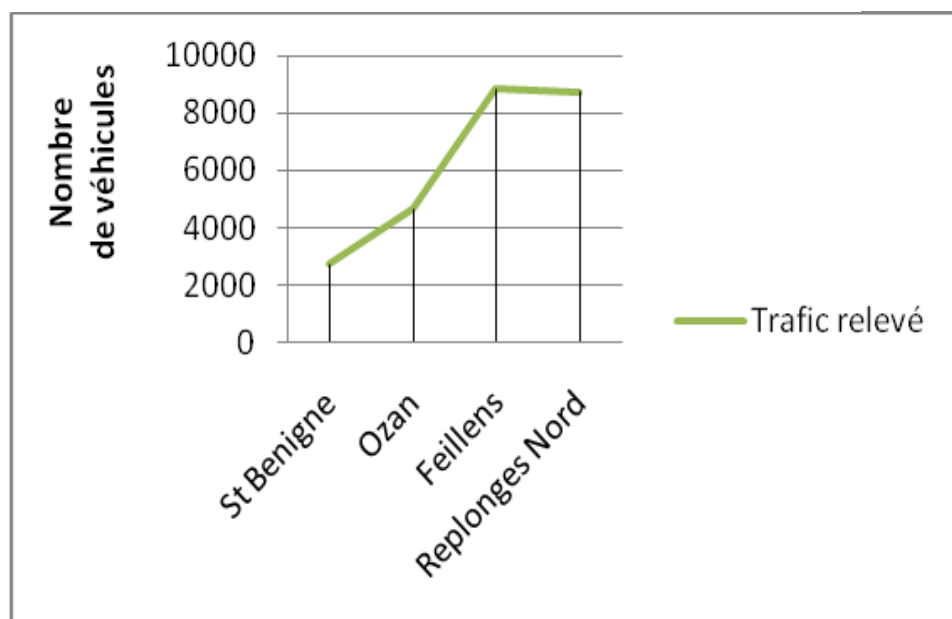
Cette tendance est à tempérer avec les dernières évolutions des déplacements de populations qui montrent une arrivée massive jusque dans les territoires ruraux situés à moins de 30 minutes d'un pôle. Ceci confirmerait le rôle de vase d'expansion du nord du territoire, pour Mâcon et pour Bourg-en-Bresse.

Le SCOT Bresse-Val de Saône est sous l'influence de plusieurs bassins de vie. Celui de Mâcon influence les cantons les plus au sud ainsi que celui de Pont-de-Vaux dans une moindre mesure. Celui de Bourg-en-Bresse influence surtout le canton de Saint-Trivier-de-Courtes. La bonne qualité des infrastructures routières permet aux actifs de se déplacer aisément pour rejoindre leur lieu de travail à l'extérieur du territoire. Cependant, si une partie importante des actifs sort du périmètre SCOT pour travailler, les flux pendulaires au sein du territoire sont non négligeables.



Carte 14 : Déplacements pendulaires internes sur le territoire

Source : EMD



Graphique 6 : Trafic le long de la RD 933 (relevé en 2009 et 2010)

Source : Données du conseil général

d) Les flux internes

D'après la cartographie ci-contre, force est de constater que la majorité des flux d'actifs représentés sont des déplacements de petite distance entre communes voisines et principalement orientés vers les chefs lieux de canton.

Des disparités dans les déplacements au sein du territoire

Il existe un fort déséquilibre entre les parties Nord et Sud du territoire visible en comparant l'épaisseur et le nombre de flèches. Le sud du territoire, situé en vis-à-vis du mâconnais, est plus mobile que le nord du territoire.

Les cantons de Pays de Bâgé et de Pont-de-Veyle présentent de grandes zones d'activités créatrices d'emplois, ce qui génère de nombreux déplacements de population au sein de ces cantons.

Placé au Nord-Est du territoire, le canton de Saint-Trivier-de-Courtes est excentré des autres cantons du territoire. Les seuls flux significatifs qui sont recensés dans ce canton proviennent des communes rurales qui gravitent autour du chef-lieu.

Rares sont les flux de grande distance permettant d'aller travailler au sein même du territoire. On observe que les flux relevés entre le nord et le sud du territoire d'étude sont très faibles voir inexistants, notamment les déplacements entre les cantons de Saint-Trivier-de-Courtes et Pont-de-Veyle. Cette remarque souligne la faiblesse des rapports qu'entretiennent entre elles les communes les plus distantes au sein même du territoire étudié.

Les communes ayant les plus grands nombres d'actifs travaillant au sein de leur commune de résidence sont principalement les chefs lieux de canton ainsi que les communes possédant de grandes zones d'activité, influente en termes d'emplois. Les communes rurales, plus éloignées, présentent généralement des populations moins importantes et donc un nombre d'actifs internes plus faible.

Un axe structurant : la RD 933

Ces flux intra-territoriaux font également apparaître l'importance de l'axe majeur du Val de Saône : la RD 933. Elle traverse les villes de Saint-Bénigne, Ozan, Manziat, Feillens et Replonges. Elle s'affirme comme un support essentiel à l'activité économique du territoire et est perçue comme telle par les décideurs du territoire.

En conséquence on assiste à l'apparition de multiples zones d'activités le long de cet axe et dans quasiment toutes les communes traversées. Aujourd'hui on en compte plus de 5 sur environ 10 km ce qui traduit le manque de concertation et de coopération intercommunale.

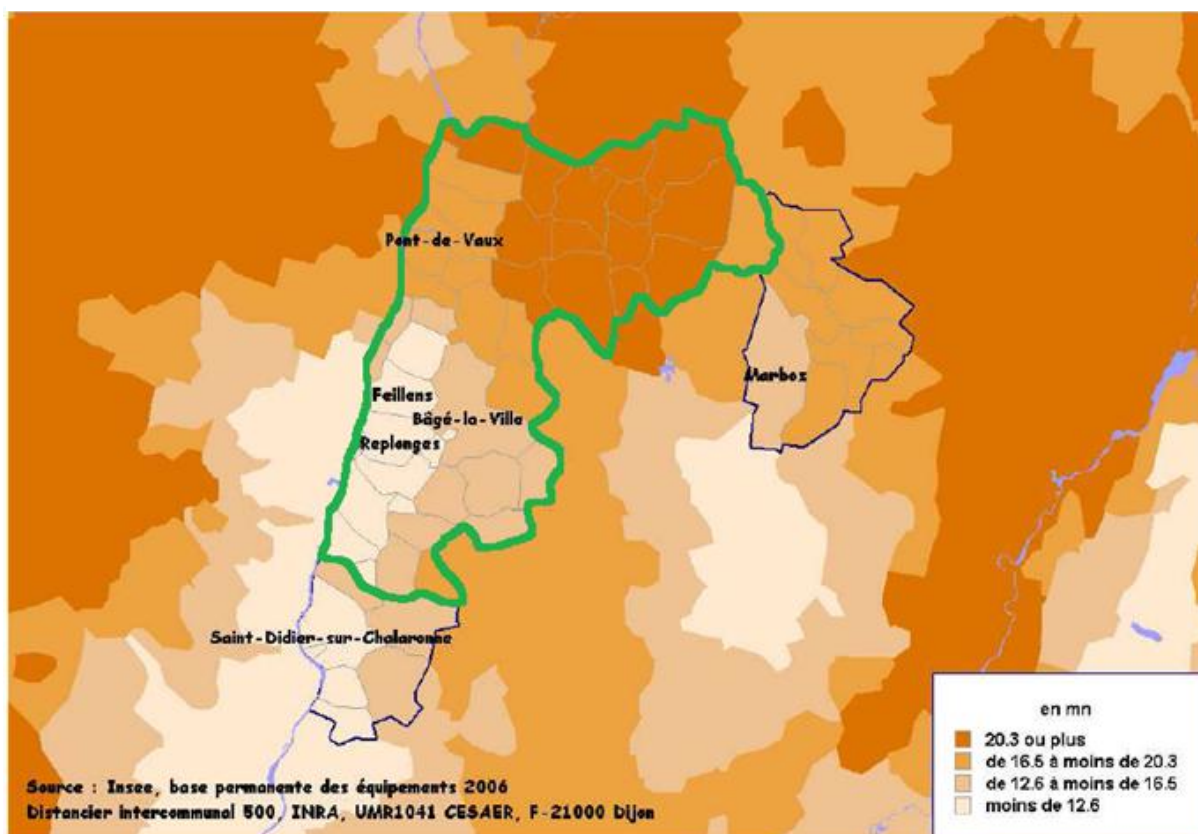
Une augmentation progressive du trafic poids lourds est observée le long de la RD. 150 poids lourds par jour sont dénombrés à Saint-Bénigne, 760 à Feillens et finalement 486 à Replonges (données 2010). L'échangeur autoroutier localisé entre ces deux dernières communes a permis ce léger désengorgement sur la commune de Replonges.

Cette augmentation généralisée du trafic sur la RD 933 rend la traversée des centres-bourgs et des villages de plus en plus difficile et dangereuse. Une congestion du trafic apparaît très souvent aux heures de pointes.

	1 ^{er} degré	2 nd degré					Etudes supérieures
	Ecoles + Maternelles	Collèges	Effectifs collèges	Lycée général	Lycée technique	Lycée agricole	
Canton de Saint-Trivier-de-Courtes	3	1 (St Trivier)	247	0	0	0	0
Canton de Pont de Vaux	8	1 (Pt de Vaux)	347	0	0	0	0
Canton du Pays de Bâgé	11	2 (Feillens et Bâgé la ville)	373 (privé) 542	0	0	1 privé (Bâgé le Châtel)	0
Canton de Pont de Veyle	10	1 (Pt de Veyle)	540	0	0	1 (Pont de Veyle)	0
Total SCOT	32	5	2049	0	0	2	0

Tableau 7 : Recensement des établissements scolaires

Carte 15 : Durée moyenne d'accès aux équipements de la gamme supérieur en 2006 (1)



(1) la gamme supérieure comprend 34 équipements relativement peu fréquents (ANPE, hypermarchés, lycées, établissements de santé, médecins spécialistes...)

Source : INSEE

3. *Un territoire déficitaire en services à la population :*

Le territoire est plutôt bien équipé en établissements scolaires du 1^{er} degré. Les 32 écoles sont bien réparties sur le territoire et correspondent bien aux répartitions de populations. Concernant le 2nd degré il y a également une bonne couverture du territoire puisqu'il y a au moins un collège par canton.

A partir du lycée, le secteur du SCOT devient presque entièrement dépendant de l'extérieur. En effet on ne trouve que 2 lycées agricoles (Maisons Familiales Rurales : 1 à Bâgé-le-Châtel orientation agricole et 1 à Pont-de-Veyle orientation sanitaire et social).

Ces données expliquent en grande partie la fuite de la tranche d'âge des 15-29 ans du territoire. A partir du lycée, les jeunes des Cantons de Pont-de-Veyle et de Pays de Bâgé vont à Mâcon, ceux de Pont-de-Vaux à Mâcon ou Tournus et ceux de Saint-Trivier-de-Courtes à Mâcon, Tournus ou Bourg-en-Bresse.

Concernant les études supérieures il existe des formations d'apprentis et des IUT à Mâcon et Bourg-en-Bresse mais une grande partie des jeunes rejoignent des campus plus importants à Lyon et Dijon principalement.

On voit donc apparaître une dépendance du territoire vis-à-vis de l'extérieur en ce qui concerne la formation. Des problématiques d'obtention de qualifications, de formation continue et de recrutement peuvent en découler pour les établissements locaux.

Les équipements de la gamme supérieure tels que lycées, hôpitaux, hypermarchés, médiathèques, etc. se concentrent à Bourg en Bresse ou à Mâcon. Le territoire dépend donc de ces deux villes pour ces services.

Cependant, d'après la carte ci-jointe, nous pouvons observer que les trois quart du SCOT sont plutôt dépendants de Mâcon. La moitié Sud du territoire ne se trouve qu'à 12,5 minutes des services de Mâcon. Ceci donne à ces communes un accès privilégié aux principaux services, au même titre que les habitants des villes centres.

Le canton de Saint-Trivier-de-Courtes, quand à lui, est sous une influence égale des deux pôles. Il faut 20,3 minutes ou plus aux habitants pour atteindre les équipements de Bourg-en-Bresse ou de Mâcon. Ceci constitue un handicap pour ce territoire et souligne son enclavement relatif par rapport au reste du SCOT.

Le SCOT Bresse-Val de Saône est très dépendant des pôles qui l'entourent en ce qui concerne les services. La moitié Sud du territoire dépend essentiellement de Mâcon alors que le centre Est et le Nord peuvent utiliser indifféremment les services proposés par les deux villes car elles présentent la même durée d'accès pour les habitants de ces zones.

4. Synthèse du territoire sous influence

On assiste donc, pour ce territoire, à un phénomène classique de périurbanisation qui se caractérise par :

- Une importante augmentation de la population qui a commencé tardivement dans les années 80 en ce qui concerne les communes de la première couronne de Mâcon et qui se poursuit encore aujourd'hui dans le canton de Pont-de-Vaux et dans les communes plus rurales et plus reculées du canton de St Trivier de Courtes. Cette augmentation de population est principalement due à un solde migratoire important dû à un territoire attractif.
- Une importante augmentation des constructions, ce qui va de pair avec l'arrivée de populations, qui correspond surtout à de l'habitat résidentiel avec un fort taux de propriétaires.
- La structure de la population est principalement composée de ménages avec enfants (beaucoup de 0-14 ans et de 30-60 ans).
- Des flux pendulaires importants, les gens ne travaillent pas là où ils habitent.

Toutes les évolutions, constatées sur le territoire du SCOT, s'expliquent donc par le fait que le périmètre étudié correspond en grande partie à la couronne périurbaine de Mâcon qui s'étend jusqu'aux zones encore très rurales du Nord.

Ce périmètre s'articule donc principalement autour de la ville de Mâcon. Cette relation sera traitée dans la partie suivante.

B. Interface particulière avec Mâcon

Dans cette partie nous allons analyser de manière plus particulière les interactions entre le territoire d'étude et l'agglomération Mâconnaise par une analyse cartographique et statistique des principaux critères socio-démographiques de part et d'autre de la Saône. Les territoires retenus à titre de comparaison représentent à peu près le même nombre de communes sur les deux rives opposées.

En rive gauche, 46 communes :

- Les 45 communes du SCOT ainsi que Saint-Laurent-sur-Saône qui fait partie de l'agglomération mâconnaise (CAMVAL).

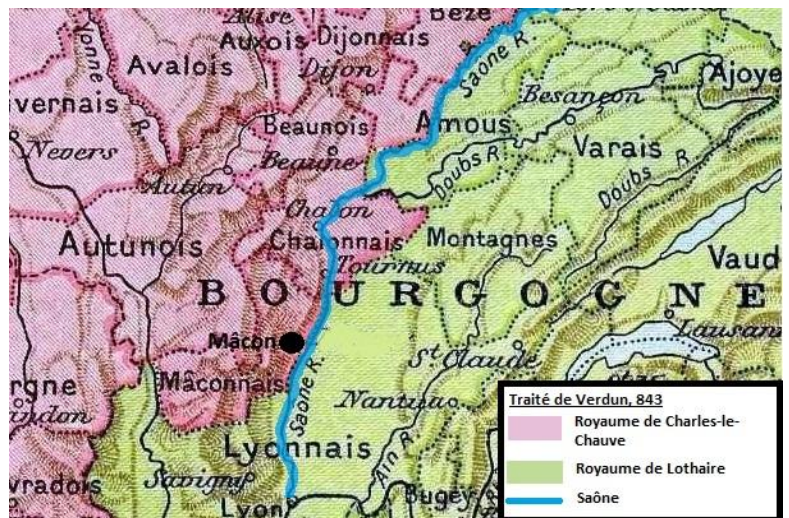
En rive droite, 39 communes :

- Les 25 autres communes de la CAMVAL + 10 communes du canton de Lugny au Nord + 4 communes au sud de Mâcon (Crèches-sur-Saône, Varennes-lès-Mâcon, Vinzelle et Chaintré qui regroupent des Zones d'Activités importantes pour l'aire d'influence de Mâcon).

1. Une histoire mouvementée

Durant des siècles, la Saône est demeurée une barrière naturelle et une césure durable entre des entités territoriales rivales. En 843, Lothaire, roi des francs, recevait la Bourgondie orientale tandis que la Bourgondie occidentale revenait à Charles-le-Chauve. Cette fracture se perpétua dans les affrontements entre les sires de Beaujeu et les princes de Dombes, entre la France et l'Empire.

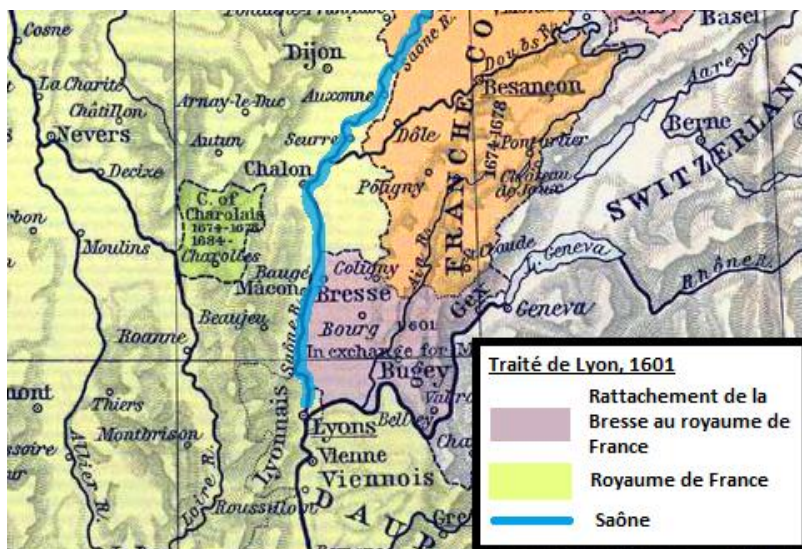
La Saône a longtemps séparée la France sur sa rive droite de la Bresse, d'abord bourguignonne, puis rattachée au royaume de Savoie-Piémont-Sardaigne sur la rive gauche.



Carte 16 : Frontières du traité de Verdun

Sans cesse divisée, le Nord de la Bresse est au Moyen Âge Bourguignon tandis que le Sud et le centre sont sous l'emprise des Sires de Bâgé.

Au XIII^{ème} siècle, les Sires de Bâgé tombèrent devant les comtes de Savoie et la Bresse devint savoyarde dans sa grande majorité. Ces souverains divisèrent la Bresse qui devint moitié Bourguignonne, avec le Doubs pour limite au Nord, et moitié Savoyarde avec pour limite les étangs des Dombes au Sud.



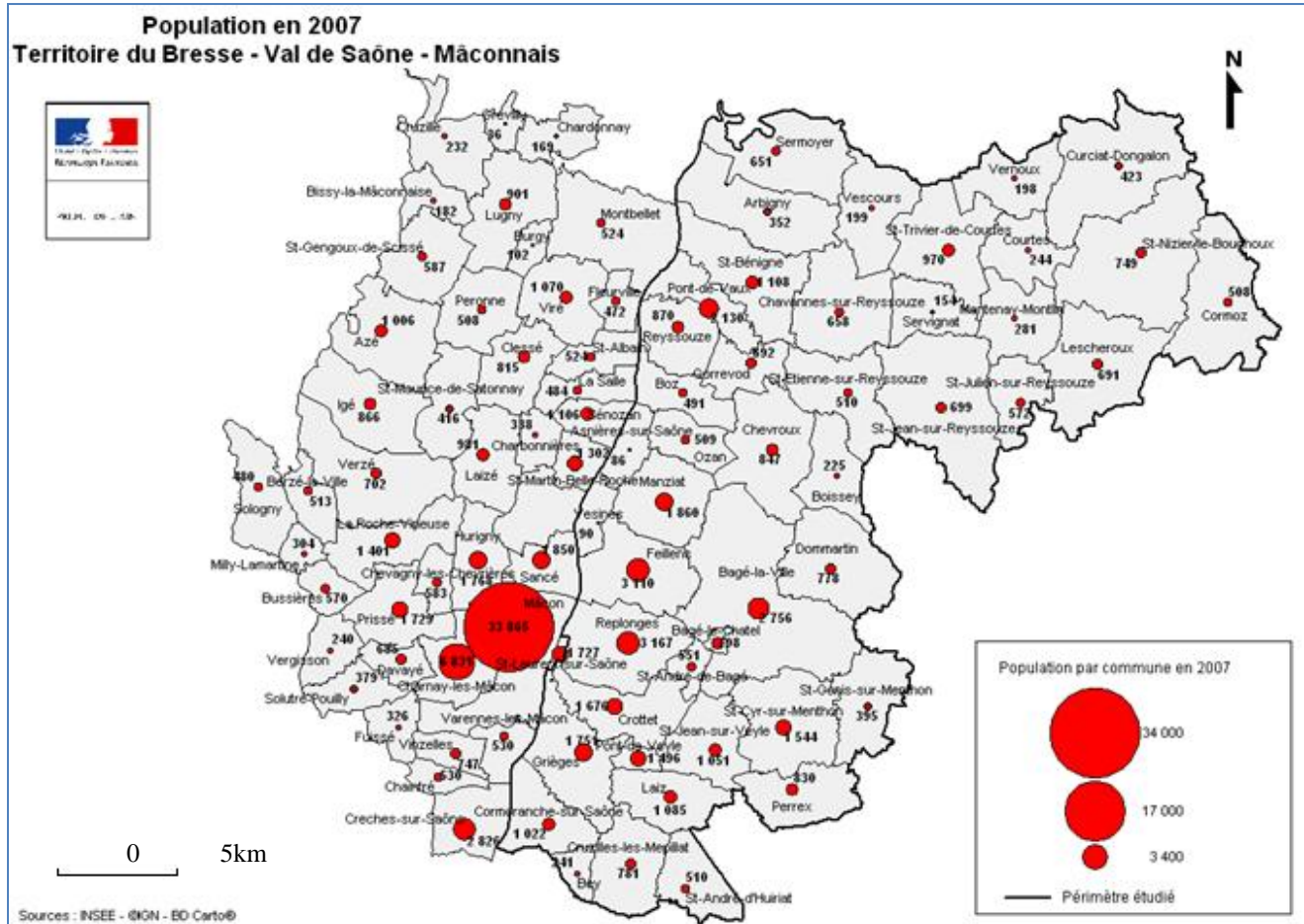
Carte 17 : Frontières délimitées par le traité de Lyon

Les conflits entre la Savoie et le royaume de France ne prirent fin qu'avec le rattachement de la Bresse à la Bourgogne en 1601 lors du traité de Lyon entre Charles-Emmanuel I^{er} duc de Savoie et le roi de France Henri IV.

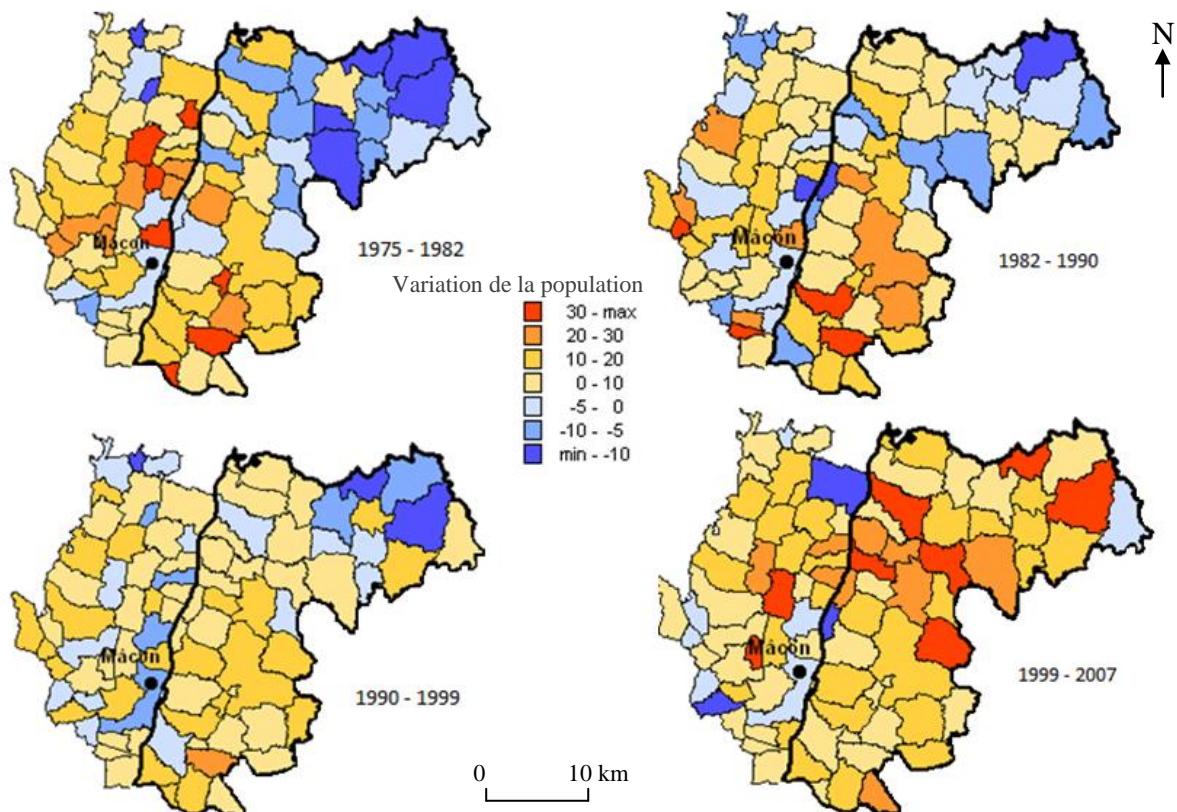
Aujourd'hui, même si les antagonismes de part et d'autre de la Saône se sont estompés, ils perdurent toujours. En effet, si les élus des deux rives reconnaissent que chacun de leur territoire sont confrontés aux mêmes problématiques et dynamiques, la coopération reste très limitée ; la Saône marquant la frontière administrative entre deux départements et deux

régions, la Saône-et-Loire bourguignonne rive droite et l'Ain rhônalpin rive gauche. Le poids de l'histoire et la perception réciproque qu'ont encore les habitants de leurs voisins constitue, aujourd'hui encore, un frein aux projets de coopérations entre les deux rives. Ces différents historiques tendent néanmoins à s'estomper avec le temps.

Durant cette étude, cet antagonisme s'est révélé être un frein à la récolte d'informations cohérentes et comparables entre les deux territoires. Les chambres consulaires, comme la CCI, ou encore les deux régions dans le domaine des transports, collaborent peu et n'utilisent ni les mêmes indicateurs ni les mêmes bases de travail.



Carte 18 : Population du territoire et de la rive mâconnaise



Carte 19 : Evolution de la population depuis 1975 du territoire et de la rive mâconnaise

Source : INSEE

2. *Mâcon, ville centre : une population qui baisse au profit de sa périphérie*

Pour les territoires retenus il y a 69 480 habitants en rive droite contre 42 036 en rive gauche (facteur multiplicatif = 1,6). Ceci constitue déjà un premier déséquilibre.

Avec ses 33 865 habitants, la ville de Mâcon est, de loin, la plus peuplée des communes du secteur. Elle représente un pôle important de population aux portes de la zone d'étude que constitue le périmètre du SCOT Bresse-Val de Saône. Il est à noter que la ville perd constamment des habitants depuis 1975 (- 5 479 hab entre 1975 et 2007) alors que les 31 communes les plus proches de Mâcon ont vu leur population totale augmenter de 14 176 habitants sur la même période. Ceci qui souligne le phénomène de desserrement de l'agglomération et de la périurbanisation qui l'accompagne.

Ensuite il n'existe pas de réelles grosses communes dans la périphérie proche hormis Charnay-lès-Mâcon avec presque 7000 habitants ainsi que Crèches-sur-Saône avec 2800 habitants.

En rive gauche aucune commune n'a un poids démographique significativement plus important. Seules 4 communes ont plus de 2 000 habitants : Bâgé-la-ville, Replonges, Feillens et Pont-de-Vaux. On constate cependant que ces communes sont situées en première ou deuxième couronne de Mâcon à part Pont-de-Vaux, plus éloignée, qui conserve une certaine légitimité en tant que pôle secondaire.

D'une manière générale l'ensemble des territoires conservent une dominante rurale avec de nombreuses communes faiblement peuplées ; ainsi 70% des communes ont moins de 1000 habitants.

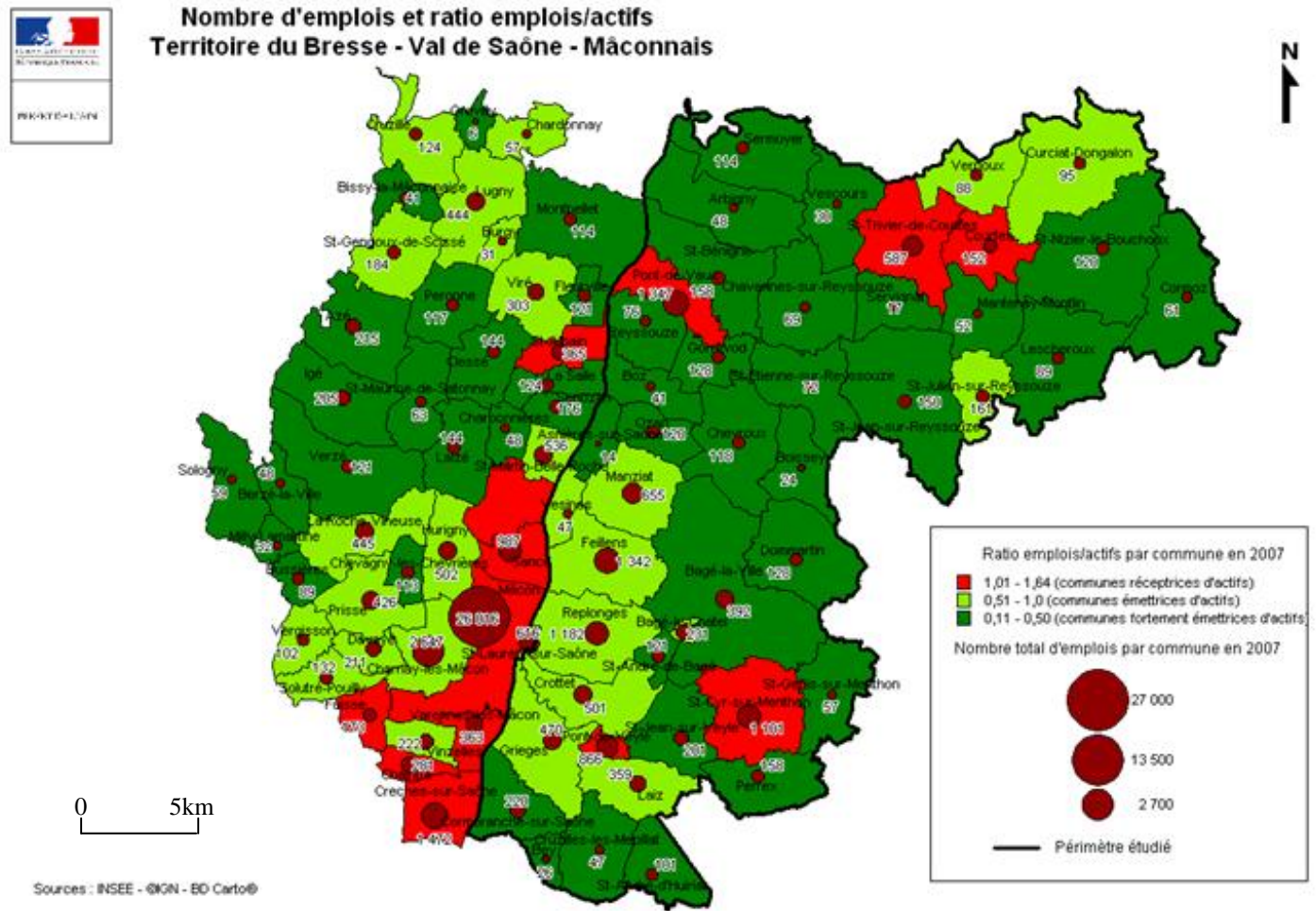
La carte d'évolution de la population entre 1975 et 1982 montre que lorsque Mâcon perd des habitants c'est tout d'abord la première et deuxième couronne qui en profitent avec des taux d'augmentation de population de 10 à plus 30% entre 1975 et 1982. Ce sont les communes du côté Saône et Loire qui ont les plus fortes augmentations dans cette période. Dans le même temps, les communes du Nord du SCOT, très rurales, sont en crise et perdent beaucoup de population (exode rural).

Dans le pas de temps qui suit, 1982 – 1990, ce sont les communes de la troisième couronne du côté Ain qui voient leur population augmenter de 20 à 30% alors que Mâcon perd toujours des habitants. Les communes rurales du Nord commencent également à gagner quelques habitants.

Entre 1990 et 1999, Mâcon perd de plus en plus de population (-10%) et ce sont les communes rurales qui profitent de cette perte.

Dans la dernière période, entre 1999 et 2007, il y a une forte augmentation des taux de croissances dans les communes du Nord du SCOT de plus de 30% pour certaines d'entre elles. Il ne reste plus que deux communes perdant des habitants du côté Ain alors que du côté Saône et Loire, Mâcon perd toujours de la population ainsi que 11 autres communes.

Pour conclure on peut dire que si la Saône-et-Loire a d'abord vu la banlieue mâconnaise fortement se développer entre 1975 et 1982, c'est ensuite l'Ain qui semble avoir pleinement profité des croissances de population. On assiste donc depuis 30 ans à un rééquilibrage permanent, par à coups successifs, du territoire d'étude vis-à-vis du mâconnais en ce qui concerne la population.



Carte 20 : Emplois et ratio emploi/actifs

3. *Un déséquilibre économique marqué :*

a) Mâcon, la capitale de l'emploi :

L'inégale répartition du nombre d'emplois apparaît clairement. Ainsi on trouve 38 002 emplois sur la rive droite contre 12 753 sur la rive gauche (facteur multiplicatif = 3). Le déséquilibre en terme d'emplois et donc beaucoup plus important que le déséquilibre en terme de répartition de la population. Ceci engendre donc une dépendance fonctionnelle entre les deux territoires : le val de Saône côté SCOT dépend du mâconnais en terme d'emplois.

Il ressort de cette analyse que c'est la commune de Mâcon même, plus que le mâconnais dans son ensemble, qui, avec 26 016 emplois, concentre plus de la moitié des emplois. Les communes environnantes sont loin de pouvoir rivaliser.

Le ratio emplois/actifs par commune permet de distinguer les communes émettrices ou réceptrices d'actifs. Le territoire du SCOT contient 1,6 fois moins de population que la zone située en Saône et Loire mais 3 fois moins d'emplois. Ceci explique la présence de nombreuses communes émettrices (Grèges, Crottet, Replonges par exemple) ou très émettrices d'actifs sur le SCOT. La commune de Bâgé-la-Ville ne contient ainsi que 392 emplois pour 1450 actifs. Ceci vient renforcer le caractère résidentiel de certaines communes qui ne semblent avoir pour principale fonction que le logement des actifs.

L'analyse des données INSEE menée par le cabinet conseil JRB dans le cadre du pré-diagnostic du SCOT mâconnais montre clairement que la plupart des déplacements des actifs du SCOT se fait à destination de la ville de Mâcon.

Sur le périmètre étudié plusieurs pôles récepteurs d'actifs se détachent tout de même avec :

- Deux pôles situés dans l'aire urbaine de Mâcon : Pont-de-Veyle et Saint-Cyr-sur-Menthon (traversé par la D 1079 reliant Mâcon et Bourg-en-Bresse).
- Deux pôles plus autonomes ; Pont-de-Vaux qui représente le pôle fort du Val de Saône Nord et Saint-Trivier-de-Courtes qui représente le pôle dominant de la partie bressane.

Ces derniers représentent donc des potentiels économiques pour le territoire.

Ces pôles soulignent un dynamisme économique plus interne au territoire du SCOT qui, bien que dominé par Mâcon, est loin d'être insignifiant. Ils regroupent ainsi la majorité des industries du secteur sur leurs zones d'activité. Cet impact se retrouve également sur les données relatives aux flux domicile-travail.

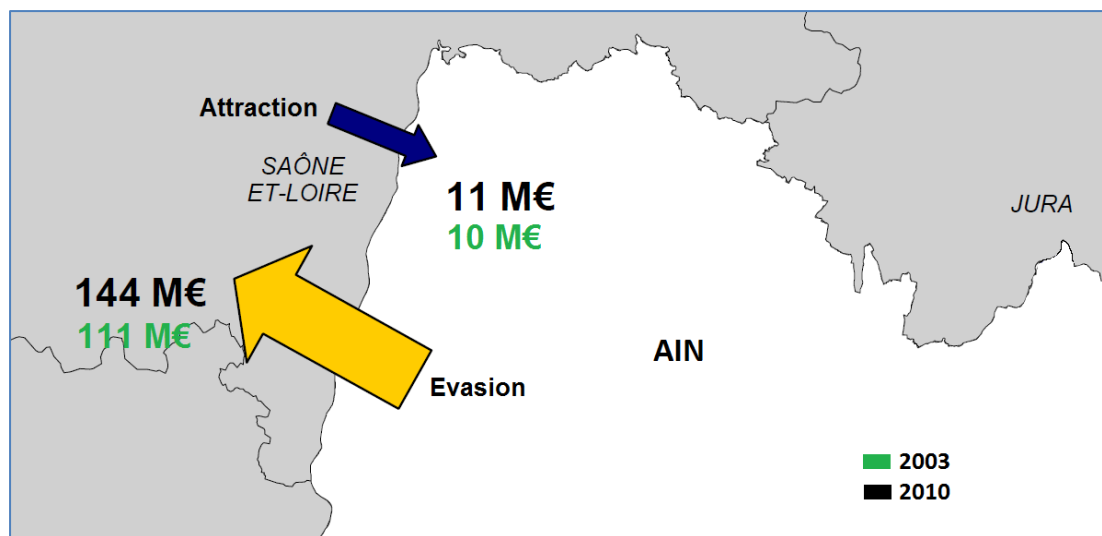
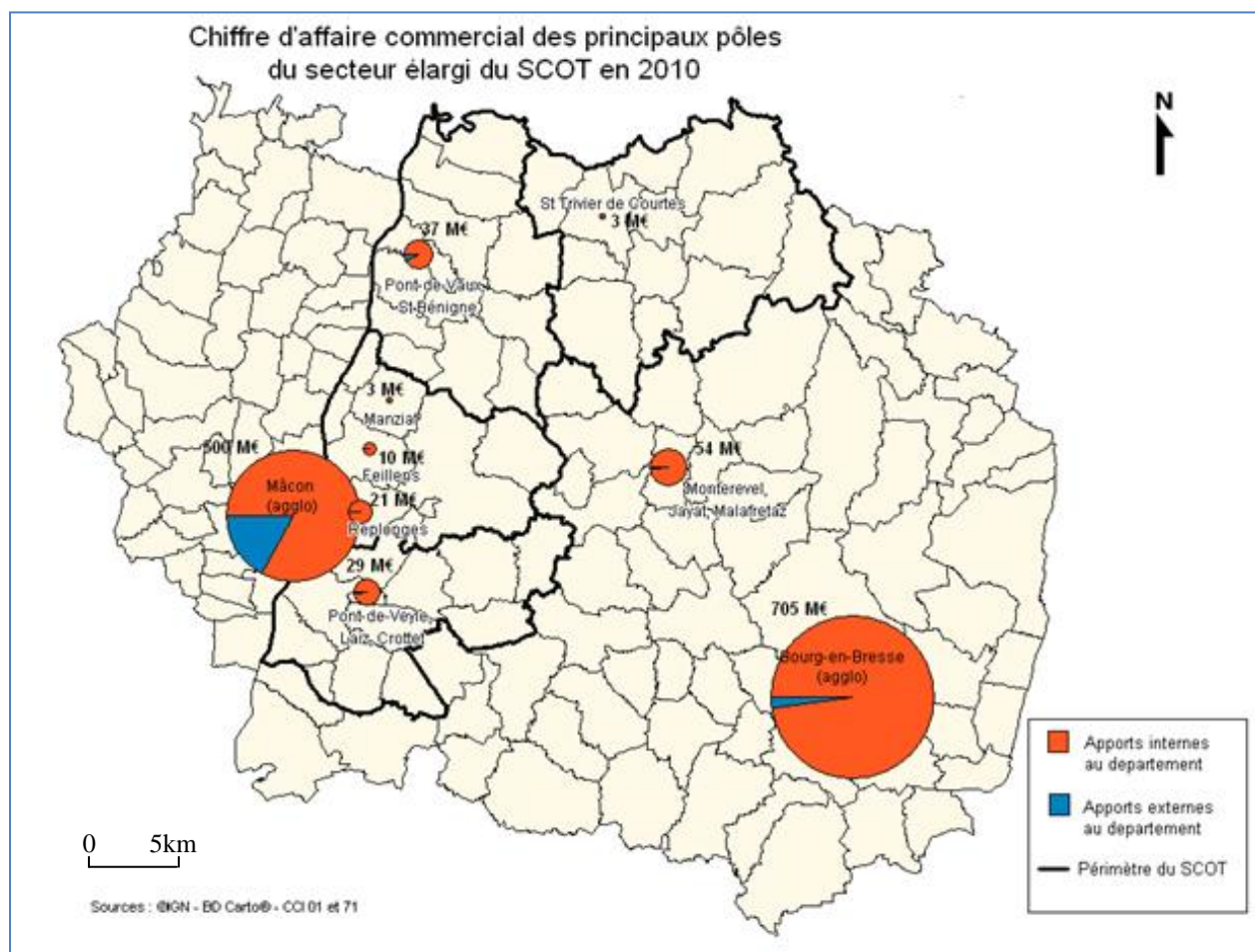


Schéma 13 : Evasion et attraction commerciale

Source : Chambre de commerce et de l'industrie (CCI)



Carte 21 : Chiffres d'affaire commerciale des pôles du secteur élargi du SCOT

b) Une dépendance en termes d'emplois doublée d'une dépendance commerciale :

L'analyse économique concernant les lieux de dépense des ménages permet de mettre en relief une nouvelle dépendance du secteur du SCOT vis-à-vis du Mâconnais. La balance commerciale est très défavorable pour l'Ain, le taux d'évasion des dépenses est 13 fois supérieur à celui de l'attraction. Loin de se réduire, ce déséquilibre s'est creusé entre 2003 et 2010 avec une augmentation de l'attraction de 10%, contre 30% d'augmentation en ce qui concerne l'évasion.

	CAMVAL (élargie)	Pays de Bâgé + Pont-de-Veyle (cantons)
Surface de ZAC (construite) par habitant en 2007	89 m ² par Hab	54 m ² par Hab

Tableau 8: Surface moyenne de zone d'activité par habitant

Le tableau ci-dessus est basé sur une étude réalisée en 2007 par la DDT de Saône et Loire sur un territoire élargi du grand Mâcon qui englobe deux des cantons du SCOT. Les surfaces de zones d'activité (sous toutes leurs formes juridiques) réellement bâties ont été comptabilisées une par une sur le terrain.

Les résultats soulignent un déséquilibre important concernant les surfaces d'activité entre les 2 rives de la Saône. Mâcon conserve ainsi son rôle moteur concernant l'économie locale en attirant plus d'établissements (commerces, industries et services) en proportion que le périmètre du SCOT.

L'analyse du chiffre d'affaire commerciale des principaux pôles du secteur indique la suprématie des deux pôles d'échelle départementale ; Bourg-en-Bresse et Mâcon avec respectivement 705 et 500 M€. Ensuite on trouve Monterevel (54 M€) devant Pont-de-Vaux (37 M€) qui constituent deux pôles secondaires. Pont-de-Veyle, Replonges, et Feillens dans une moindre mesure, constituent de petits pôles locaux (de 29 à 10 M€) ainsi que Manziat et Saint-Trivier-de-Courtes avec seulement 3 M€.

Les 4 cantons du SCOT totalisent 104 M€ de chiffre d'affaire commercial, soit 5 fois moins que l'agglomération mâconnaise alors que la population du SCOT n'est même pas deux fois moins nombreuse. La résultante de ce déséquilibre se traduit par de nombreux déplacements des ménages de l'Ain vers Mâcon pour y effectuer des achats. Cela se ressent dans la part importante des apports externes (quasiment 20%) dans le chiffre d'affaire commerciale du grand Mâcon.

On peut noter l'attrait du pôle de Pont-de-Vaux qui possède le chiffre d'affaire le plus important du territoire SCOT dont 8% provient d'apports externes.

Les faibles chiffres d'affaires commerciaux ainsi que la très faible part des apports externes des pôles de Pont-de-Veyle, Replonges, Feillens et Manziat indiquent qu'ils sont situés dans la zone de chalandise de Mâcon et qu'ils en dépendent donc en partie pour l'aspect commercial.

Une enquête ménage menée par la CCI de l'Ain en 2003 a montré que les dépendances externes des communes de Bresse-Val de Saône sont principalement orientées vers l'offre commerciale mâconnaise toute proche (79 M€). La part se rapportant à Bourg-en-Bresse est nettement plus faible (10 M€). Pour autant, le renforcement important et récent de l'offre commerciale sur le bassin burgien (Cap-Emeraude, La Neuve notamment) pourrait contribuer à changer en partie les habitudes d'achat des populations, notamment celles du canton de Saint-Trivier-de-Courtes, intégré en partie dans l'aire urbaine burgienne sous la pression de l'étalement urbain.

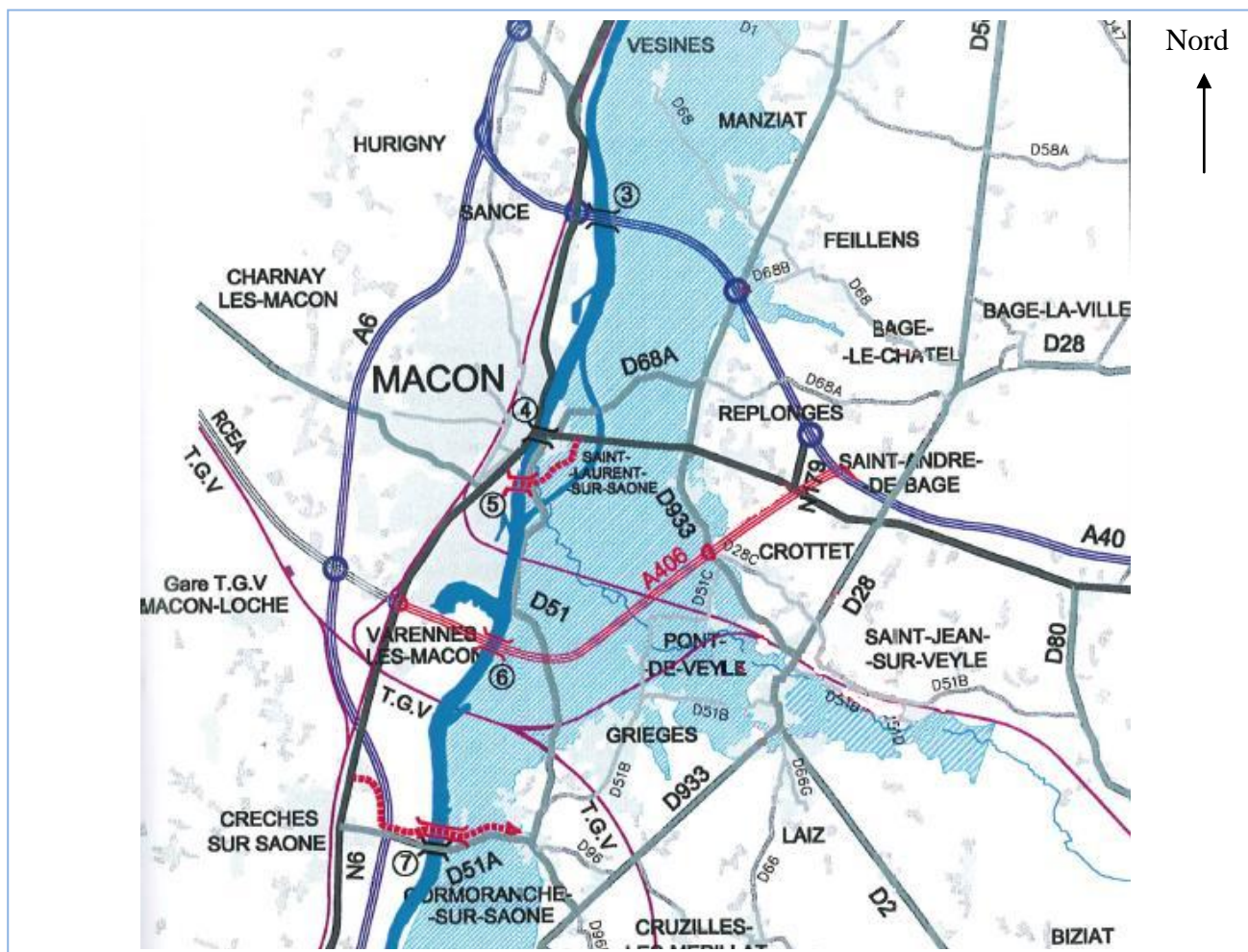
	Habitants 2007	Surface de commerces alimentaires	Surf/ha b en m²	Nombre d'hypermarchés	Nombre de supermarchés	Nombre de superettes	Autres commerces
Canton de St Trivier de Courtes	5 687	260	0,05	0	0	1	21
Canton de Pont-de-Vaux	9 043	2 800	0,31	0	2	0	38
Canton de Pays de Bâgé	13 195	4 460	0,34	0	3	1	35
Canton de Pont-de-Veyle	12 382	1 920	0,16	0	1	2	26
SCOT total	40 307	9 440	0,23	0	6	4	120
Mâconnai s	71 447	38 580	0,54	3	10	8	422

Tableau 9 : Equipement commerciale des cantons du territoire

Un zoom plus précis sur les commerces alimentaires (hyper et supermarchés ainsi que superettes) confirme les données générales précédentes. Il y a une différence énorme entre les deux rives de la Saône. Pour chaque habitant, il y a un demi m² de surface commerciale alimentaire à Mâcon et ce résultat est divisé par 10 dans le canton de Saint-Trivier-de-Courtes. En moyenne il y a 2 fois moins de surfaces commerciales alimentaires par habitant dans le périmètre étudié que dans le mâconnais.

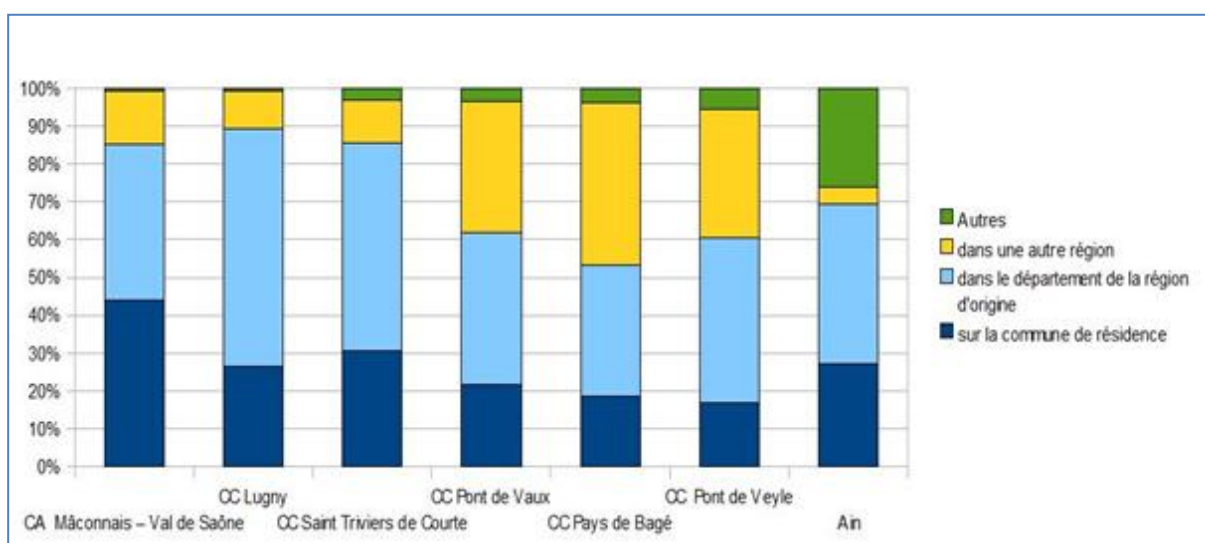
Cette sous représentation indique un retard dans les équipements commerciaux du SCOT ou un surdéveloppement de l'offre mâconnaise. Celui-ci engendre une dépendance des ménages de l'Ain dont les besoins sont les mêmes qu'ailleurs. Les conséquences en terme de déplacements induits et donc d'utilisation de l'automobile sont importantes.

La colonne "autres commerces" somme les magasins de bricolage, d'électroménager, de sport, de vêtements mais également les boulangeries, boucheries, papeteries et fleuristes. Le déséquilibre de l'offre est visible puisqu'on en dénombre 120 dans le SCOT contre 422 pour le mâconnais.



Carte 22 : Localisation des 3 nouveaux ponts

Source : Rapport "Le territoire Val de Saône Nord" du 22/05/2002



Graphique 7 : Répartition des actifs ayant un emploi selon le territoire

Source : INSEE

4. *L'Ain réserve foncière du mâconnais*

a) La création des nouveaux ponts : nouveau contexte entre les deux rives

Récemment le contexte routier a significativement changé avec l'ouverture de 3 nouveaux ponts sur la Saône, concrétisant ainsi des projets en discussion depuis 20 ans. Le premier est un pont autoroutier situé au Sud de Mâcon, il permet de contourner Mâcon sur une portion d'autoroute (A406) et de rejoindre l'A6. Le second est le pont urbain sud de Mâcon, ouvert en 2009. Le dernier est le renouvellement du pont d'Arciat (en 2010) qui relie la commune de Crèches-sur-Saône à celle de Cormoranche-sur-Saône.

Tous ces ponts ont permis de faciliter les échanges entre les départements de l'Ain et la ville de Mâcon. Il a aussi permis de réorganiser les flux afin de diminuer le trafic sur le Pont de Saint Laurent (pont historique au centre de Mâcon) et ainsi d'améliorer la qualité de vie des habitants de Saint-Laurent-sur-Saône et de toutes les personnes traversant la Saône pour aller travailler.

Aujourd'hui, il est encore un peu tôt pour mesurer exactement les répercussions de ces nouvelles infrastructures. Néanmoins on peut voir des évolutions de trafic significatives qui traduisent un changement de comportement des automobilistes. En effet entre 2003 et 2010, le nombre de véhicules sur le pont d'Arciat a doublé, celui sur le Pont de Saint-Laurent a chuté. Le trafic y est désormais plus fluide, ce qui facilite sa traversée. Néanmoins l'augmentation du trafic sur le pont d'Arciat peut aussi s'expliquer par une périurbanisation qui a tendance à prendre de l'ampleur dans le Sud de territoire. Enfin les premiers relevés routiers de 2011 montrent que le pont Sud de Mâcon est utilisé par plus de 10 000 véhicules par jour.

L'ouverture de ces nouveaux ponts a aussi des impacts néfastes sur la circulation à d'autres endroits. En effet des difficultés sont apparues en amont, au niveau du carrefour de la Madeleine à Replonges.

Enfin, le deuxième aspect négatif de l'ouverture de ces ponts est la spirale que cela entraîne. Le passage difficile des ponts qui constituait le seul obstacle à l'utilisation de la voiture, n'existe plus. Ainsi depuis cette fluidification du trafic, l'étalement urbain n'a plus de contrainte. Ces conséquences auraient dû être anticipées grâce à des outils de planification, qui ont pour rôle d'articuler les politiques de déplacement et d'urbanisation. Or ce travail n'a pas été fait ce qui explique l'apparition de ces problèmes.

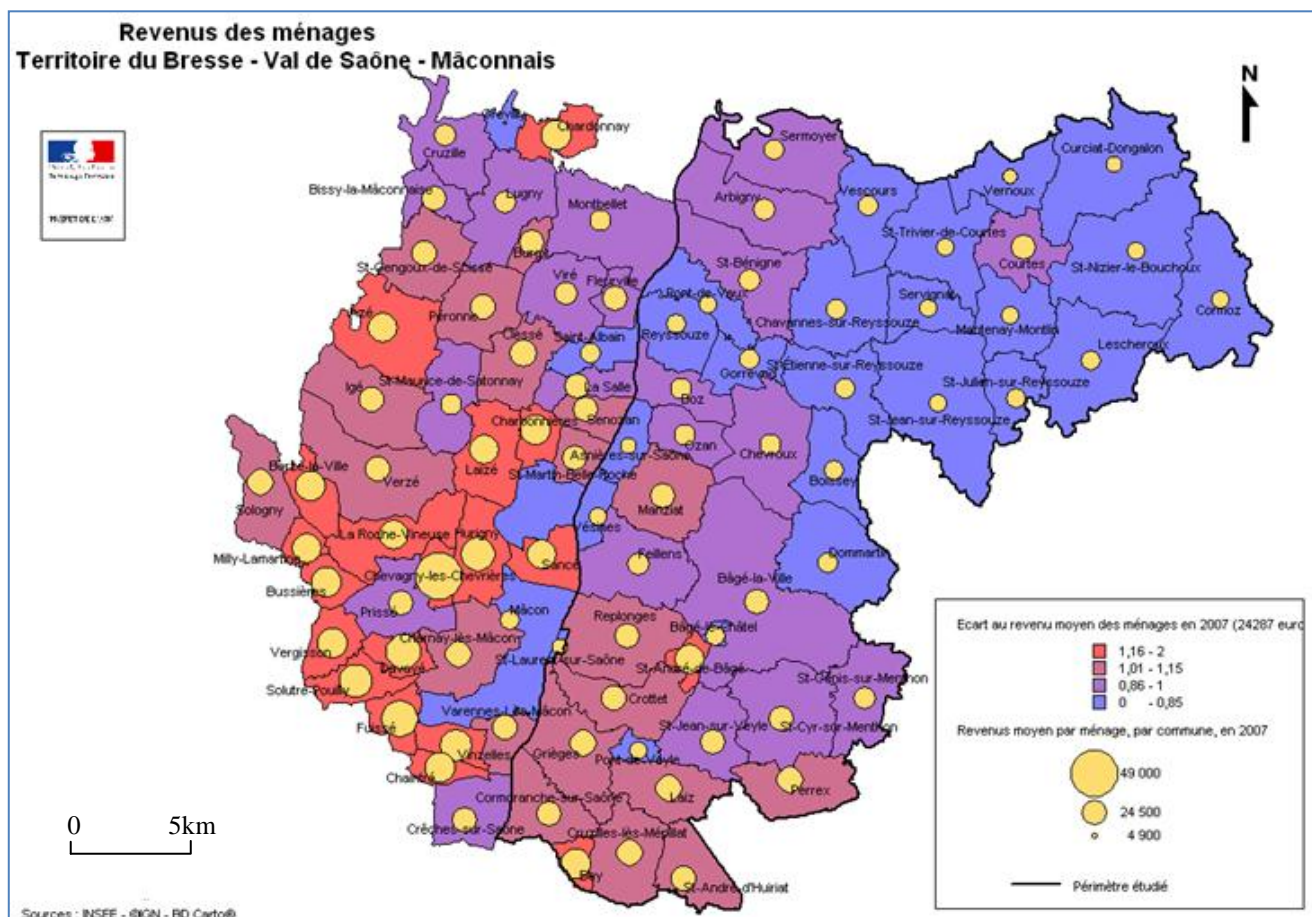
b) Des échanges déséquilibrés entre les deux rives

Sur notre périmètre, le pourcentage de personnes qui travaillent sur leur commune d'origine est inférieur à la moyenne départementale. En effet dans l'Ain, cela représente en moyenne 27, 2 % des actifs par commune alors que sur le périmètre d'étude cela ne correspond qu'à environ 20% des actifs. L'exception étant le canton de Saint-Trivier-de-Courtes dont environ un tiers des actifs travaille sur leur commune de résidence.

Il est aussi intéressant de regarder la part des actifs des communautés de communes situées à proximité de Mâcon (Pont-de-Veyle, Pays de Bâgé et Pont-de-Vaux) qui travaillent dans une autre région. Celle-ci est en moyenne 8 fois supérieure à celle du département de l'Ain, ce qui révèle l'importance de l'attraction du pôle mâconnais. En effet plus d'un tiers des actifs de ces intercommunalités travaillent dans une autre région, ce qui a priori indique qu'une grande partie d'entre eux travaille à Mâcon.

Au contraire sur la rive Saône et Loire, il y a seulement 14,2% des actifs de la Communauté d'Agglomération Mâconnaise-Val de Saône (CAMVAL) qui travaillent dans une autre région (à fortiori dans l'Ain) et plus de 40% qui travaillent sur leur commune de résidence. Ces chiffres montrent implicitement la dépendance en terme d'emploi pour les communautés de communes de Pont-de-Veyle, Pays de Bâgé et de Pont-de-Vaux vis à vis de la CAMVAL.

Les données, pourtant pertinentes, concernant le prix du foncier n'ont pas pu être obtenues lors de cette étude. Le rapport s'appuie donc sur une carte représentant le revenus moyens des ménages par commune afin d'expliquer les dynamiques de population sur le territoire ; les données concernant le revenu et celles concernant le prix du foncier semblant corrélées.



Carte 23: Revenus des ménages du périmètre élargi au mâconnais

Territoire	% de foyers fiscaux imposables
Canton Saint-Trivier-de-Courtes	46,1 %
Canton Pont-de-Vaux	51,4%
Canton Pays de Bâgé	59%
Canton Pont-de-Veyle	60,9%
Total SCOT	56,2%
Mâconnais	57,6%
Ain	57,5%
France	54,2%

Tableau 10: Pourcentage de foyers fiscaux imposables

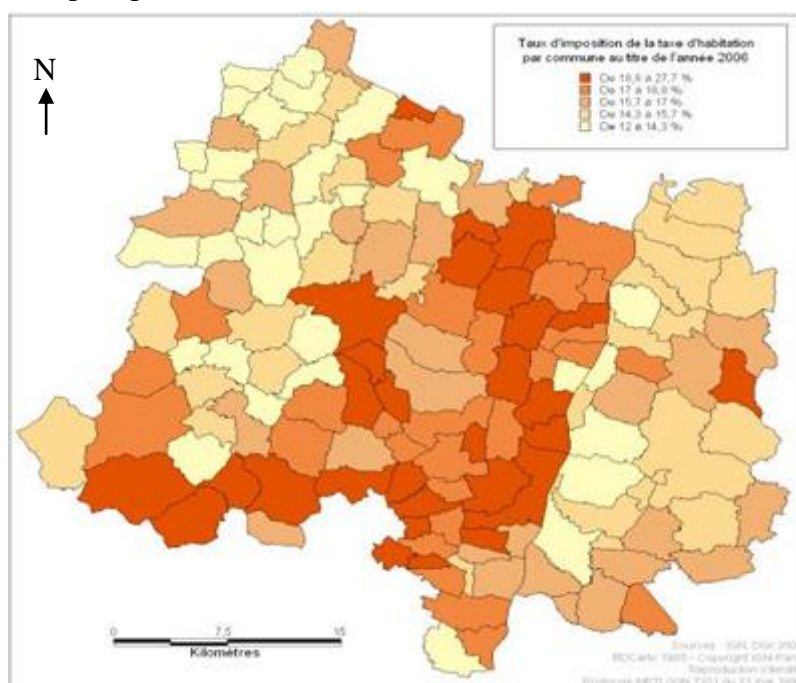
c) Les facteurs explicatifs de la formation « d'un vase d'expansion »

L'inégale répartition des revenus est flagrante sur le territoire. En effet, on compte 18 communes qui appartiennent à la classe la plus aisée et parmi ces 18, 16 sont situées en Saône et Loire, principalement sur la côte mâconnaise à l'Ouest de Mâcon.

Une grande partie de ces communes est historiquement viticole ce qui explique, au moins partiellement, l'origine de leur richesse. De plus ce sont des zones très accessibles depuis Mâcon, avec un paysage et un cadre de vie de qualité qui en font des zones résidentielles prisées, et de ce fait chers, donc réservées à des familles à niveau de revenu supérieur à la moyenne.

A l'inverse les communes dont les revenus par ménages sont les plus bas sont, pour la grande majorité, situées sur le territoire d'étude, notamment dans le canton de Saint-Trivier-de-Courtes.

Le Sud du Val de Saône, côté Ain, se trouve quant à lui dans une position intermédiaire. On note également que les quatre chefs lieux des cantons constituant le SCOT sont parmi la classe la plus pauvre.

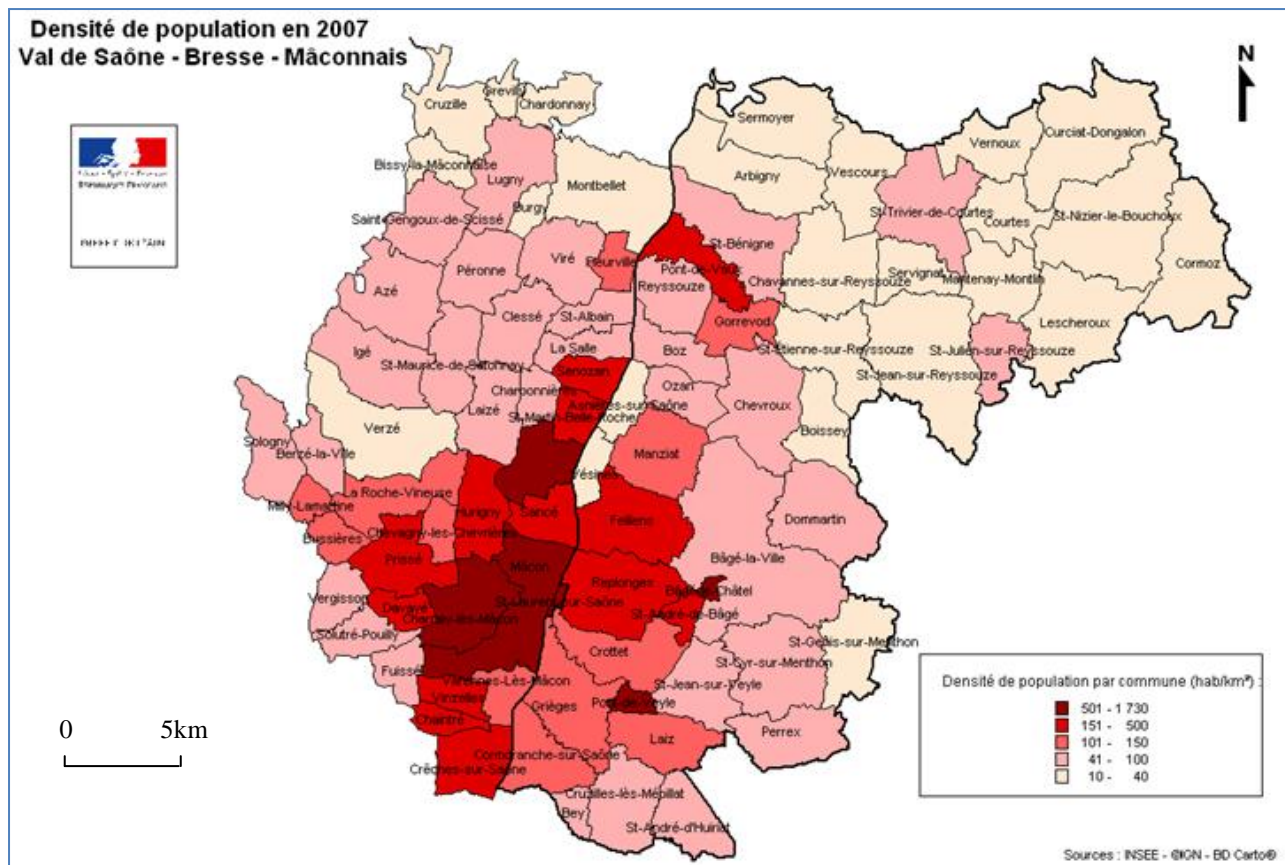


Carte 24 : Taux d'imposition de la taxe d'habitation par commune

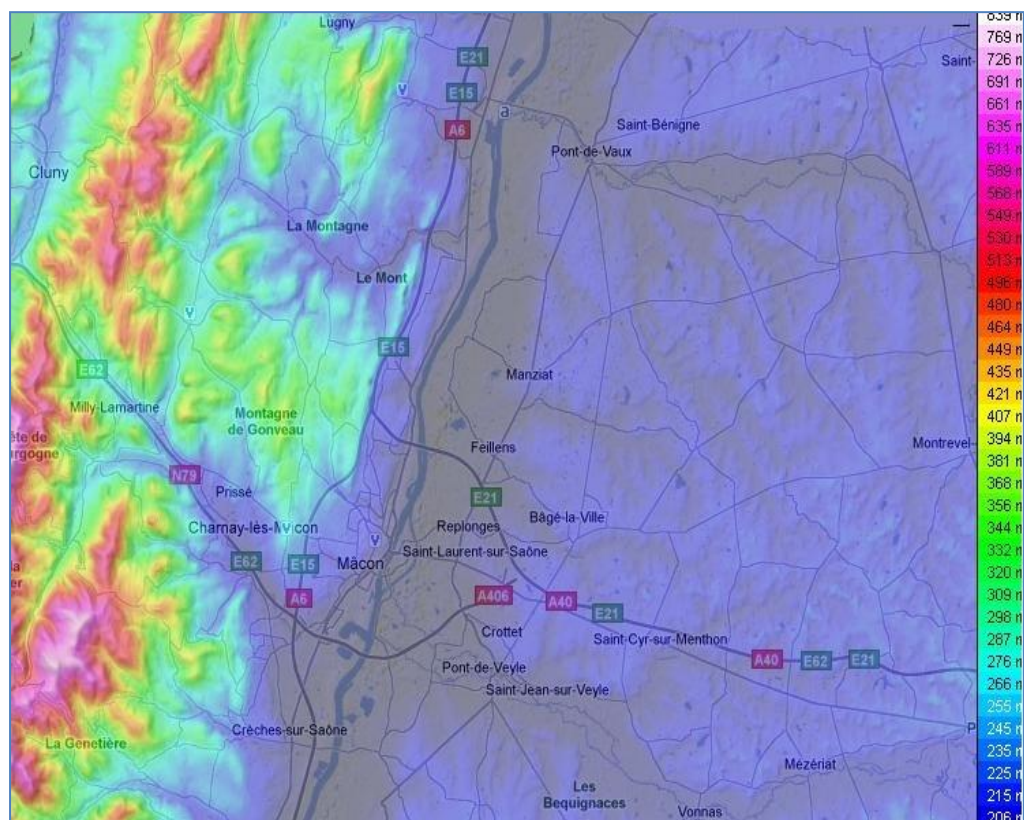
Source : impôts.gouv.fr, 2006

En tenant compte de la carte et du raisonnement précédent les terrains sont donc plus accessibles du côté gauche de la Saône que du côté droit. Le foncier disponible est plus important, et moins cher dans l'Ain que du côté mâconnais. Cette particularité est un autre argument en faveur de la périurbanisation et du desserrement des villes comme Mâcon vers les communes rurales du SCOT. D'autant plus que la taxe d'habitation est moins élevée dans l'Ain que dans la Saône et Loire.

Cependant, des observations plus récentes montrent que depuis l'ouverture des nouveaux ponts les prix du foncier dans les communes jouxtant la Saône ont fortement augmenté et sont maintenant au même niveau de prix que dans le Mâconnais. Ceci entraîne un report de population vers les territoires plus éloignés de la Bresse ce qui corrobore les données 1999/2007 concernant l'évolution de la population dans les communes rurales de la troisième couronne de Mâcon.



Carte 26 : Densité de population du périmètre élargi au mâconnais



Carte 25 : Relief autour de Mâcon

Source : www.cartes-topographiques.fr

D'une manière générale les territoires concernés sont peu denses. Une grande majorité des communes ont moins de 100 hab/km², ce qui les place dans la catégorie des communes rurales à l'image de l'Ain (98 hab/km²) alors que la densité de la région Rhône-Alpes est de 139 hab/km².

Les densités de population les plus élevées se trouvent en Saône et Loire, et plus particulièrement autour de Mâcon. Les densités les plus fortes (> à 500 hab/km²) se trouvent à Mâcon et Charnay-lès-Mâcon, ces deux communes sont les seules à posséder une forte densité urbaine pour un périmètre communale relativement important. Les hautes densités observées à Pont-de-Veyle et Bâgé-le-Châtel sont plutôt dues à de faibles surfaces communales.

Les communes de première couronne de Mâcon ont une densité relativement faible pour des territoires périurbains. On remarque même des communes, comme Crottet, Grièges, Cormoranche-sur-Saône et Varennes-les-Mâcon, dont la densité ne dépasse pas 150 hab/Km² alors qu'elles se situent dans la première couronne de Mâcon.

Ces communes semblent donc constituer une réserve foncière idéale pour la future expansion de la ville de Mâcon car leur potentiel de densification semble peu exploité. De plus le relief contraint le développement Mâconnais vers la plaine Bressanne à l'Est.

BILAN

Si l'on réunit l'ensemble des constatations effectuées auparavant, il apparaît que SCOT Bresse-Val de Saône constitue le vase d'expansion principal de l'agglomération Mâconnaise et présente donc un fort potentiel de réserve foncière.

En résumé voici les 4 principaux facteurs d'explication de cette conclusion :

- le foncier est plus accessible dans la Bresse sur des terrains agricoles qui sont moins chers, les ménages peuvent ainsi accéder à des tailles de parcelles supérieures que dans la Saône-et-Loire.
- la plaine bressane est plus facilement urbanisable que les contreforts de l'Ouest mâconnais.
- les infrastructures routières sont nombreuses et les améliorations continues avec l'arrivée des nouveaux ponts, ceci rend les territoires de l'Ain très accessibles depuis Mâcon.
- dans une moindre mesure les impôts locaux sont plus bas dans l'Ain que dans la Saône-et-Loire.

Ces éléments mettent en évidence la dépendance de Mâcon vis-à-vis de périmètre d'étude en terme de terrains constructibles.

5. *Synthèse de l'interface avec Mâcon*

Le territoire du SCOT Bresse – Val de Saône se situe en zone périurbaine de Mâcon ce qui engendre des échanges particuliers entre les deux rives de la Saône.

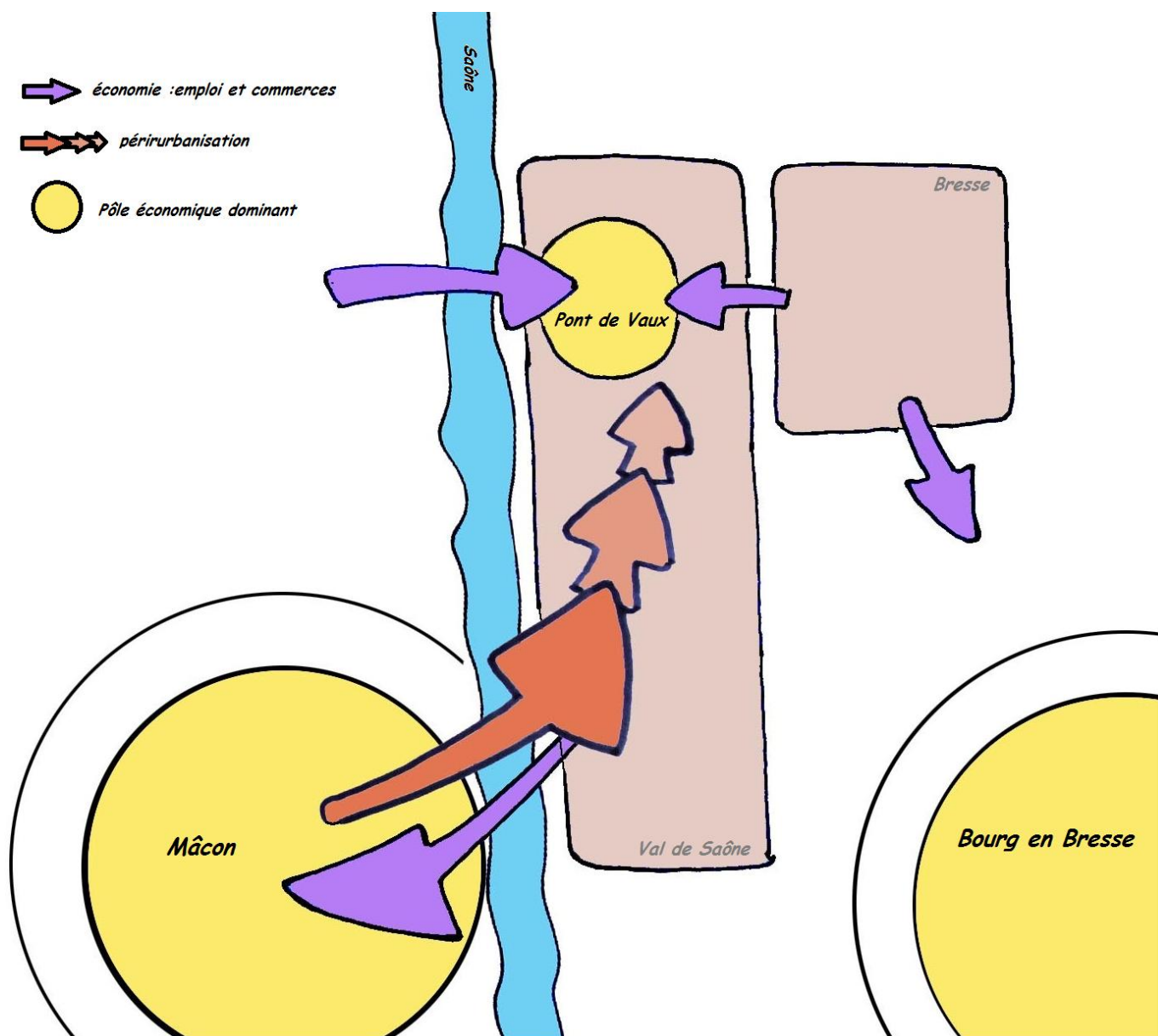
Historiquement les territoires sont en désaccord et pourtant ils fonctionnent ensemble depuis longtemps :

- L'agglomération Mâconnaise a une influence économique et commerciale très importante sur le territoire du SCOT, une grande partie de ses actifs travaille à Mâcon, mais également pour les services de deuxième catégorie.
- Le SCOT constitue une réserve foncière pour le Mâconnais qui est coincé entre les coteaux des vignobles et un prix du foncier qui ne cesse d'augmenter, ce qui constitue un frein à son expansion.

Il existe donc une interdépendance entre les deux territoires, le SCOT étant dépendant de Mâcon pour l'emploi et Mâcon étant dépendant du Val de Saône – Bresse pour l'habitat.

Une coopération entre les deux territoires, notamment inter-SCOT, semble donc indispensable car ils ont besoin l'un de l'autre pour leur développement futur.

Schéma 14 : Bilan des dynamiques territoriales



Réalisation : Les stagiaires en collaboration avec Dominique Brenez

Synthèse

Trois idées principales se dégagent de ce schéma de synthèse :

- Trois pôles économiques dominants sont présents sur le territoire :
 - Mâcon
 - Bourg-en-Bresse
 - Pont-de-Vaux (dans une moindre mesure)
- Il existe une interdépendance forte sur le territoire :
 - Les pôles, et notamment Mâcon, possèdent l'emploi et attirent les actifs
 - Le territoire du SCOT possède le foncier et attire les populations qui viennent y habiter, faisant du territoire une zone périurbaine.
 - Cette périurbanisation a d'abord touché le Val de Saône, puis la Bresse dans un deuxième temps, à une échelle plus réduite.
- Ceci fait de ce territoire un territoire hétérogène :
 - Deux entités se distinguent : le Val de Saône et la Bresse
 - Cette idée sera développée dans la partie suivante.

III. Répercussion de la périurbanisation sur un territoire hétérogène

A. Forces et faiblesse du territoire : Une vision restreinte des élus

Dans le but d'obtenir une analyse la plus exhaustive possible, mais également pour affiner la compréhension du territoire, un questionnaire aux élus a été élaboré en accord avec la DDT de l'Ain et son antenne locale notamment. Une liste de 3 maires par canton a été dressée pour organiser des rencontres. Seuls 6 d'entre eux (sur 12 contactés) ont accordé un entretien. Les enjeux les plus forts du périmètre d'étude sont ici retranscrits suite à ces entretiens (le questionnaire est disponible en annexe).

Le principal point fort du territoire, selon les maires, est son emplacement stratégique. Ils ont conscience d'être sur un territoire attractif, surtout en terme de population. Ils comptent profiter pleinement du contexte départemental favorable entre Lyon et Genève, mais aussi et surtout du desserrement de l'agglomération mâconnaise.

Après des années difficiles dans les années 1980 pour les communes les plus rurales, tous les voyants sont désormais au vert depuis l'ouverture des 3 nouveaux ponts sur la Saône. L'attente suscitée par ces nouvelles infrastructures est grande. Les maires ont vraiment l'impression d'être sur un territoire qui a développé une bonne accessibilité et un bon maillage routier et autoroutier. Les communes en face de Mâcon comptent ainsi beaucoup sur l'ouverture récente du tronçon de l'A 406 qui pourrait leur permettre de développer leur économie, notamment dans le secteur de la logistique.

Un autre point fort mis en avant concerne l'économie. De nombreuses communes ont pu mettre en place des Zones d'Activités dont les élus sont satisfaits. D'après eux, cela permet de créer de l'emploi sur place et donc d'ancrer indirectement de nouvelles familles sur la commune. La plupart des zones ont été élargies et l'offre de foncier est aujourd'hui importante afin de répondre à la demande des entreprises. L'ouverture de l'A 406 continue d'ailleurs de susciter des projets importants le long de la RD 933.

Dans la majorité des communes, les discours concernant l'évolution de l'économie sont les mêmes : chaque commune possédait une bonne centaine d'exploitations agricoles de petite taille au sortir de la guerre. En 60 ans, ce nombre a été divisé par 10 et les quelques exploitations restantes sont plus grandes et viables. Dans le même temps le nombre d'emplois par commune n'a cessé d'augmenter suite à l'implantation des industries et au développement des services. Ces tendances sont des motifs de satisfaction pour les maires, surtout dans le Val de Saône, d'autant plus que la taxe professionnelle a permis de rééquilibrer les comptes des communes et de financer des investissements.

Dans les zones plus rurales, l'agriculture est plus mise en avant. Les maires veulent continuer à structurer la filière et veulent la défendre par une orientation qualitative et la mise en place de nouveaux labels. La notion de patrimoine à défendre transparaît aussi : l'architecture bressane, les fermes et moulins ainsi que l'artisanat (émaux, sabots...) sont considérés comme des éléments contribuant à la mémoire collective ainsi qu'à un éventuel développement touristique.

Le cadre de vie de la Bresse et du Val de Saône est mis en avant. Pour les maires ce cadre passe surtout par la qualité de l'habitat pavillonnaire, par l'accès au foncier (parcelles de taille conséquente) permettant d'être au calme et de pouvoir avoir un jardin. Les services associés à la pratique sportive et associative sont également des éléments fortement pris en compte dans les politiques municipales. L'école occupe une place à part, elle est considérée par de nombreux maires comme l'indicateur principal de la santé démographique de leur commune.

Dans l'ensemble les maires voient les dernières évolutions démographiques d'un bon œil puisqu'elles se traduisent par une augmentation de la population sur leur territoire. Il en va de même pour l'emploi. Ils cherchent donc à accompagner du mieux possible ces tendances.

Cependant derrière ces points positifs du secteur les élus mettent également en avant des paradoxes. Ceux-ci ressortent surtout dans les rapports conflictuels entretenus avec le département de la Saône et Loire. Ils se traduisent par l'existence de préjugés de supériorité des mâconnais à l'encontre des bressans qui sont dénoncés par de nombreux élus. Le statut de la ville de Mâcon est donc ambigu car il est à la fois le pôle dominant du secteur, permettant l'afflux d'actifs et de capitaux dans toute la vallée, mais il cristallise également les rancœurs des élus de l'Ain. La majorité des maires rencontrés s'accorde tout de même pour dire que les rapports entre les deux rives vont en s'améliorant et que des coopérations plus importantes pourront voir le jour dans les prochaines années. Toutefois les enjeux actuels concernant la coopération et ses éventuels apports ne semblent pas complètement perçus par les élus.

L'hétérogénéité du périmètre retenu pour le SCOT est souvent mise en avant. Les différences entre le Val de Saône, plus riche et urbain, et l'arrière-pays bressan, plus rural, sont évoquées pour expliquer l'impossibilité de faire fonctionner le SCOT. Les maires des petites communes expriment leurs craintes de voir leurs pouvoirs réduits dans des structures administratives plus grandes où seuls les pôles seraient avantagés. L'adoption d'un nouveau document contenant un échelon supplémentaire de contraintes réglementaires est un élément qui déplaît fortement aux élus. Dans l'ensemble les personnes rencontrées sont réfractaires à l'idée d'un SCOT.

L'adoption récente d'une nouvelle crue de référence (1840) devant être intégrée aux documents d'urbanisme, via le plan de prévention des risques, suscite de l'agacement. Les élus mettent en avant le haut niveau de contraintes que cela implique pour un événement aussi rare. D'après eux les hameaux les plus exposés sont peuplés de gens ayant l'habitude de ces événements et sachant donc réagir correctement. L'arrivée progressive de néoruraux sur ces territoires vient pourtant contrebalancer cet argument.

Le manque de diversité de logements semble être un problème commun à de nombreuses communes du territoire. De nombreux maires se plaignent du trop petit nombre de logements locatifs sur leur commune alors que les demandes sont de plus en plus nombreuses. Les communes les plus importantes, dépassant 3000 habitants, vont devoir produire un nombre important de logements sociaux : des inquiétudes demeurent quand aux mécanismes de financement de ces logements. A aucun moment les élus ne mettent en avant les leviers existant à une échelle intercommunale, comme le PLH ou le SCOT, qui pourraient justement servir de base à la régulation des problèmes rencontrés à l'échelle communale.

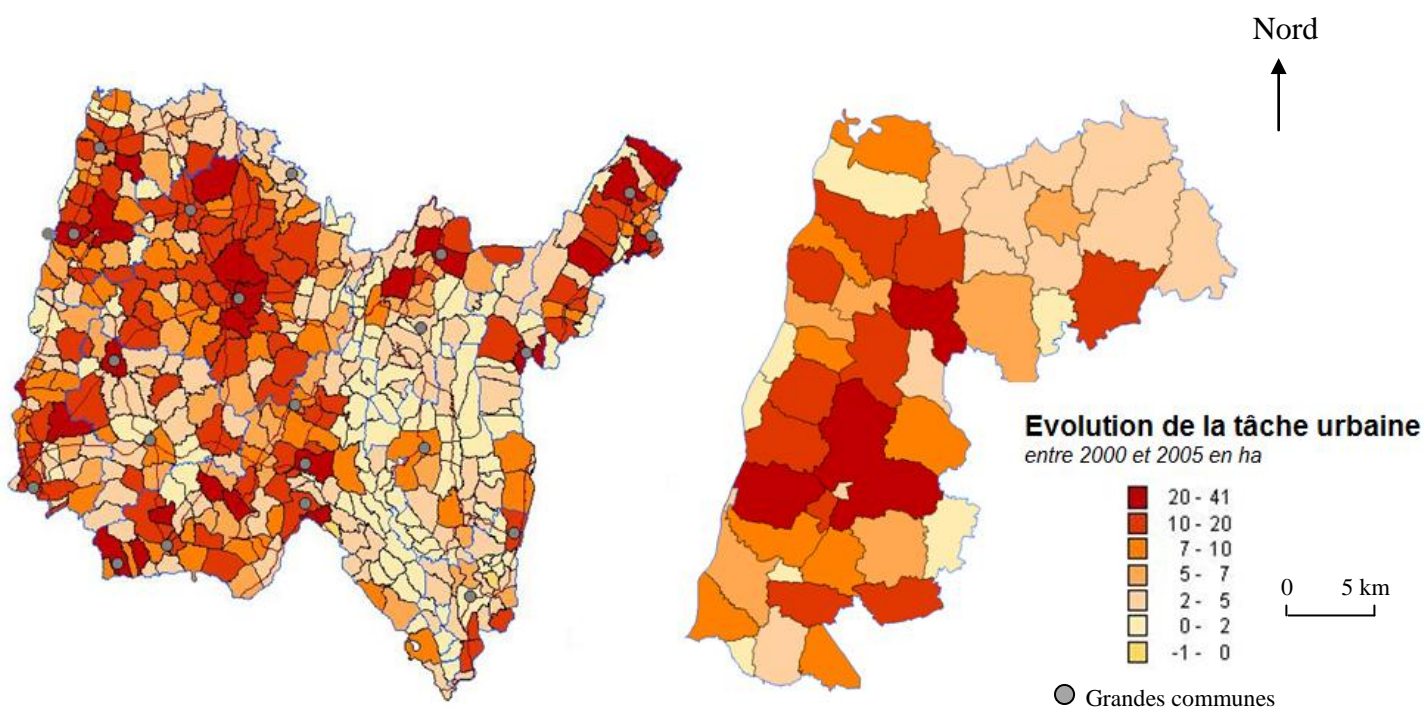
Enfin, de manière plus secondaire, des problèmes liés aux transports sont avancés par les maires. La congestion du trafic est de plus en plus importante le long de la D 933, surtout aux heures de prise et de fin du travail. Le nombre de poids lourds empruntant cet axe n'a pas vraiment diminué, malgré la présence des infrastructures autoroutières.

Concernant les transports collectifs, leur développement est trop faible. Une entente avec l'agglomération mâconnaise serait souhaitable pour les communes les plus proches. Sinon des maires essayent de promouvoir le covoiturage.

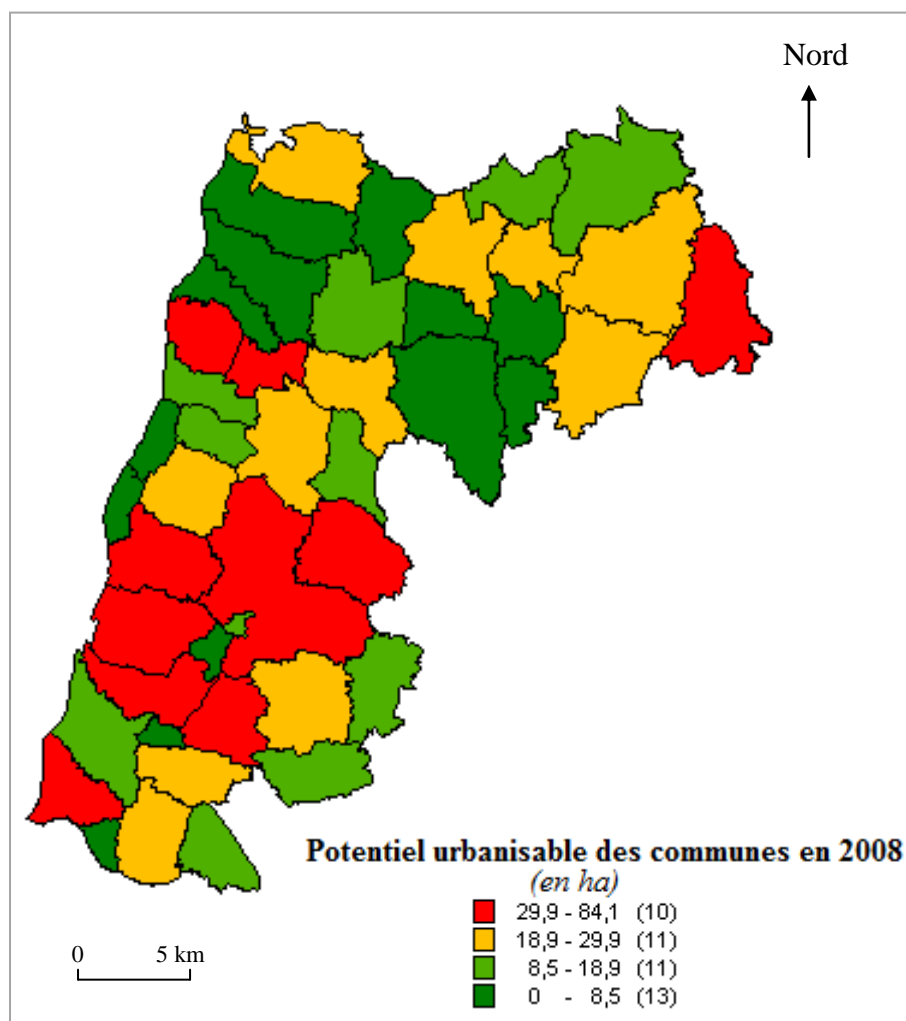
Si les maires mettent tout d'abord en avant un certain nombre de points dont ils sont satisfaits (économie, cadre de vie...), ils constatent tout de même qu'il y a de nombreuses limites à ce développement qui s'effectue "au fil de l'eau". Cependant ce n'est pas pour autant qu'ils mettent en avant la volonté de faire évoluer ou de changer fondamentalement ce modèle de développement, qui gaspille pourtant du foncier et engendre un surplus de déplacements. Les enjeux contenus dans la loi SRU ou encore dans la loi Grenelle ne sont jamais évoqués et les maires ne souhaitent pas s'en remettre à des instruments de planification intercommunaux.

Diagnostic : Bresse – Val de Saône

Les répercussions de la périurbanisation sur un territoire hétérogène



Carte 27 : Evolution de la tâche urbaine à l'échelle départementale et du SCOT



Carte 28 : Potentiel urbanisable des communes

Méthode : Pour étudier le phénomène d'étalement urbain, nous avons mis en relation principalement trois types de données : l'évolution de la tâche urbaine, l'évolution du nombre de logements construits et la part des maisons individuelles récentes. Toutes ces données s'étendent sur une période allant de 1990 à 2006, ce qui permet de faire ressortir les grandes tendances du territoire.

B. Une gestion non économe de l'espace

1. L'étalement urbain...

L'étalement urbain est une expression qui désigne un phénomène de développement des surfaces urbanisées en périphérie des villes. Celui-ci est aussi appelé périurbanisation. Depuis les années 1960, l'explosion de l'automobile a permis un fort développement de l'étalement urbain. La principale motivation des personnes choisissant ce mode d'habitat est d'accéder à la propriété à un coût du foncier abordable. Pour le prix d'un appartement en ville, ces ménages achètent une maison plus vaste avec jardin.

La distance vis-à-vis des lieux de travail et de consommation constitue le plus grand inconvénient de ce mode de vie. Elle oblige en effet les ménages à effectuer des migrations pendulaires importantes, source d'engorgements et de dépenses supplémentaires.

Sur notre territoire d'étude, la présence du vase d'expansion de Mâcon constitue un des moteurs de ce phénomène. Celui-ci a des conséquences à la fois sur les réserves foncières du territoire, la forme du bâti et les paysages.

a) Un phénomène qui se généralise

Sa position dans la zone périurbaine de l'agglomération mâconnaise, ainsi que sa proximité avec la Saône et Bourg-en-Bresse, sont autant d'éléments qui font de l'étalement urbain un phénomène présent sur l'ensemble du territoire.

La carte ci-contre, concernant l'évolution de la tâche urbaine, montre que le phénomène d'étalement urbain s'est surtout concentré dans le Val de Saône jusqu'en 2005. Les observations plus récentes soulignent néanmoins le déplacement de cette tendance vers le Nord - Est du SCOT qui présente un cadre de vie plus rural mais surtout un foncier plus accessible.

b) Disponibilités foncières : un cadre réglementaire permissif

Cette évolution de l'étalement urbain est permise par un contexte réglementaire favorable. Actuellement 21 communes sont encore dotées d'un POS ou d'une carte communale et seulement 16 ont un PLU (les autres sont en cours d'élaboration de leur document de planification).

La carte montrant le foncier encore urbanisable par commune souligne bien le fait, que malgré l'évolution des documents d'urbanisme, les surfaces allouées à l'urbanisation sont importantes dans de nombreuses communes.

Les 84 ha disponibles à l'urbanisation à Replonges permettraient ainsi de construire plus de 1000 logements et donc d'accueillir plus de 2500 nouvelles personnes sur la commune. Ces chiffres sont en inadéquation avec les dynamiques, à court et moyen terme, des populations sur le secteur. Quand à Cormoz, son foncier disponible (59 ha) permettrait d'y construire plus de logements qu'il n'y a d'habitants dans la commune.

Cependant, les PLU offrent un cadre juridique de plus en plus restrictif, notamment parce qu'ils prennent en compte la nouvelle loi de Plan de Prévention des Risques faisant passer la crue de 1840 en crue de référence. En effet, ce nouveau référentiel transforme des zones auparavant constructibles en zones inondables, réduisant ainsi le foncier disponible dans les communes concernées.

L'étalement urbain est la conséquence d'un manque d'unité ou de points communs fédérant les différents territoires du SCOT. Il ne semble pas y avoir de stratégie commune à l'urbanisation mais plutôt une vision fragmentée à l'échelle trop réduite pour être pertinente.

On assiste à un développement "au fil de l'eau" et au coup par coup plutôt qu'à un développement concerté et réfléchi.

Diagnostic : Bresse – Val de Saône

Les répercussions de la périurbanisation sur un territoire hétérogène

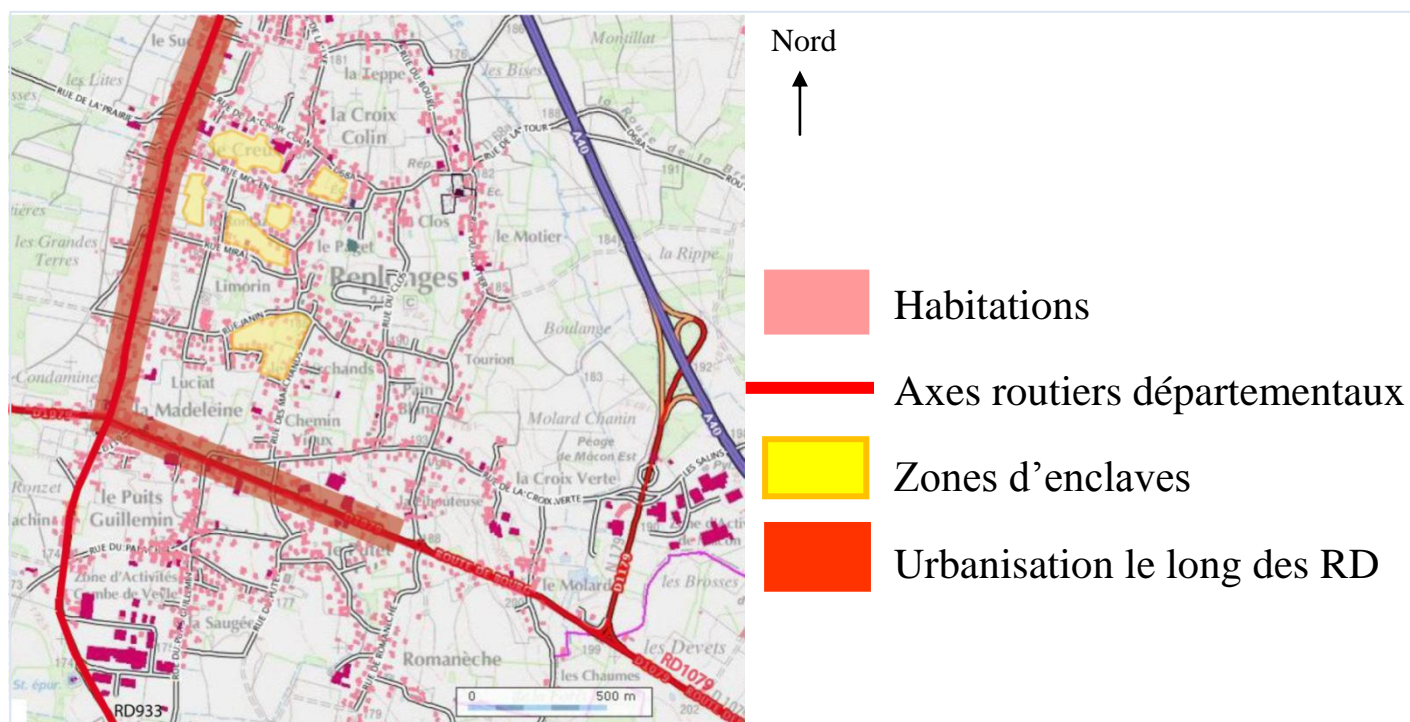


Schéma 15: Urbanisation typique à Replonges

Fond de carte : Géoportail



Photographie 6 : Enclave



Photographie 7 : Juxtaposition d'une construction neuve et ancienne



Photographie 8 : Entrée de ville de Manziat

c) Conséquences et formes de cette urbanisation :

L'étalement urbain est un mode d'urbanisation opportuniste et désorganisé, qui a un impact non négligeable sur la morphologie des villes. Les conséquences sont multiples et perceptibles en de nombreux points du territoire.

L'opportunisme des constructeurs, la volonté d'économiser au maximum les frais des réseaux et d'habiter non loin d'une voie de circulation engendre une urbanisation linéaire. Celle-ci se concentre le long des voiries principales, puis très vite, elle se propage le long des axes secondaires et tertiaires. L'excellent maillage routier préexistant, spécificité du territoire d'étude, encourage cette première tendance.

L'apparition d'enclaves est consécutive à l'urbanisation linéaire et ce pour deux raisons principales :

- le tissu urbain se construit de manière distendu, laissant fréquemment des parcelles vierges entre deux nouvelles constructions.

- l'intérieur des îlots finit parfois par se retrouver totalement isolé de l'extérieur, sans pour autant contenir d'habitation, formant alors une enclave agricole. Leur exploitation est alors difficile et peut être la cause de conflits entre agriculteurs et néoruraux.

La forme urbaine en découlant de l'étalement provoque une répartition spatiale tellement diffuse qu'il est alors difficile de d'en dégager une centralité forte, tel un centre-bourg. Ceci entraîne des problématiques concernant le positionnement des services et magasins de la commune mais aussi les arrêts de bus par exemple.

Les entrées et sorties de villes sont de plus en plus approximatives dans leurs implantations. La plupart des panneaux d'entrée de ville perdent une partie de leur utilité puisqu'ils ne sont visibles qu'une centaine de mètres après avoir dépassé les premières habitations communales.

De plus l'interface entre la campagne et les premières constructions est souvent brutale. Le traitement paysager est souvent inexistant avec au premier plan, des habitations de style provençal en confrontation directe avec les champs.

La désorganisation induit également des situations de cohabitation entre bâtis anciens et récents, ce qui crée visuellement des incohérences dans le paysage. En effet la forme privilégiée de bâti est le lotissement pavillonnaire qui entraîne une homogénéisation des styles de construction partout en France (et donc une perte d'identité du territoire).

d) Illustration du phénomène par deux exemples :

Comment l'étalement urbain s'applique-t-il sur le territoire ?

Afin d'étudier la problématique de l'étalement urbain plus en profondeur deux communes ont été choisies.

La commune de Feillens est située dans le Val de Saône, le long de la RD 933 entre Replonges et Manziat. Elle constitue une des communes de la première couronne de Mâcon côté Ain et subit le phénomène de périurbanisation depuis plusieurs dizaines d'années. Cette commune est à l'image des communes de l'entité Val de Saône.

La commune de St Jean-sur-Reyssouze est située dans la Bresse, dans le canton de Saint-Trivier-de-Courtes. C'est une commune très rurale, située sur la ligne de partage entre Mâcon et Bourg-en-Bresse. Elle est caractéristique de l'entité de la Bresse.

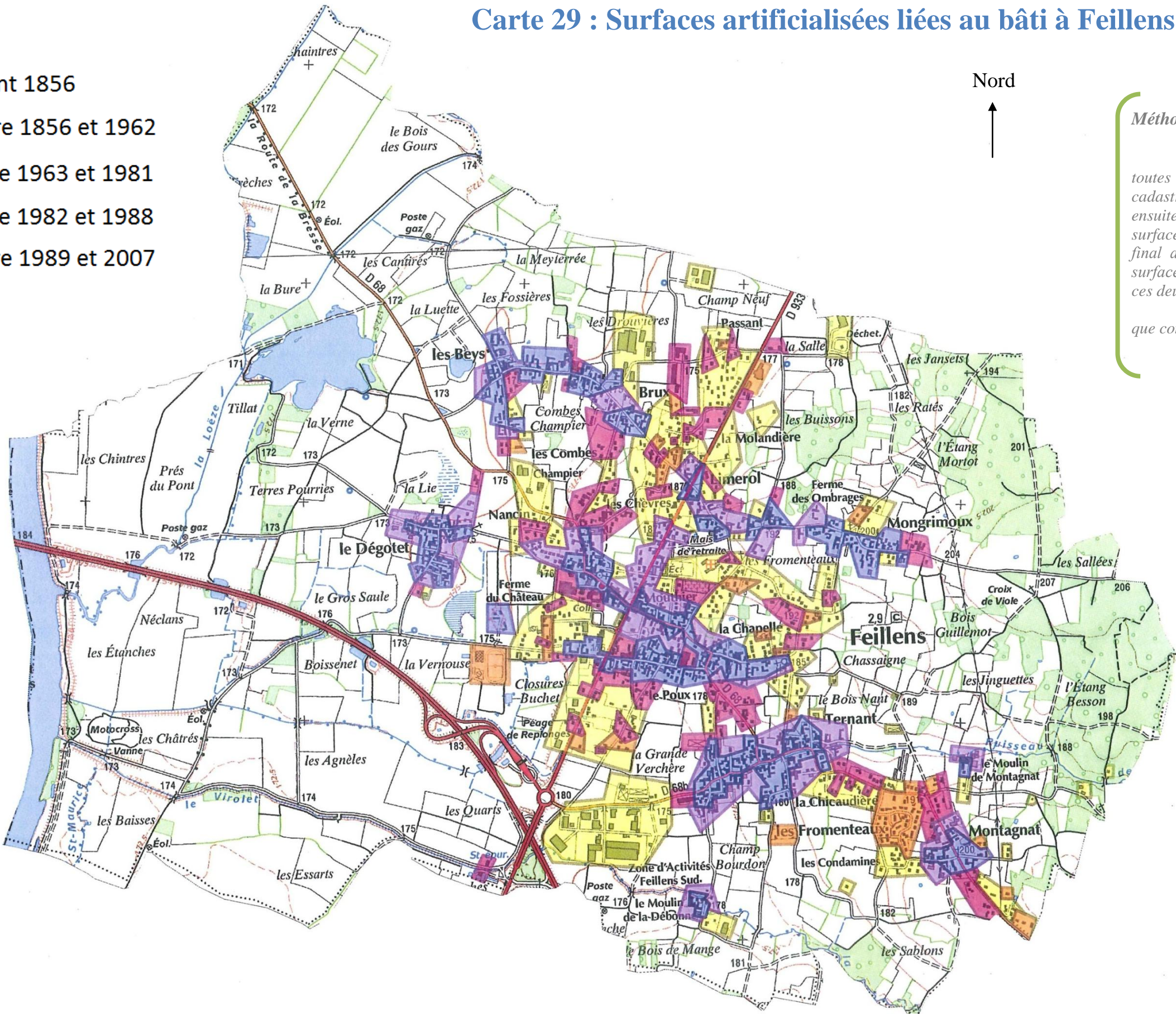
Carte 29 : Surfaces artificialisées liées au bâti à Feillens

- avant 1856
- entre 1856 et 1962
- entre 1963 et 1981
- entre 1982 et 1988
- entre 1989 et 2007

Méthodologie :

La carte suivante a été obtenue en recoupant toutes les planches cadastrales disponibles depuis le cadastre Napoléonien. Une carte IGN de 2007 a ensuite été utilisée pour reporter manuellement les surfaces concernées pour chaque période. Le dessin final a été numérisé afin d'effectuer des calculs de surfaces plus précis. La marge d'erreur engendrée par ces deux opérations est assez importante.

Les résultats présentés ne peuvent s'interpréter que comme des tendances.



Sources : archives départementales de l'Ain ; IGN

(1) Feillens

Période avant 1856 :

L'habitat orienté est-ouest, le long des routes, est regroupé en petits hameaux. On en compte 5 sur le cadastre Napoléonien de 1856 ainsi qu'un bourg où se concentrent les quelques services ; l'école, l'église...

Ces hameaux sont principalement organisés le long des axes les traversant. Les habitations sont construites les unes à côté des autres : on peut parler d'urbanisation linéaire, plutôt dense, organisée autour de la rue du village, voie de desserte mais aussi véritable espace public.

L'axe des rues principales, orienté Est-Ouest, converge vers la Saône. Ceci souligne l'axe principal des flux qui portaient des campagnes bressanes pour aller vers les ponts ou les bacs sur la Saône.

Quelques fermes sont également présentes mais elles ne sont jamais très loin du bourg.

Peu de « mitage », les constructions sont, dans l'ensemble assez rapprochées dans des petits centres bourgs au milieu de la commune.

L'organisation du bâti témoigne d'une vie sociale importante entre les habitants d'un même bourg ainsi que d'un véritable souci de préservation de l'espace, notamment du foncier agricole, source de revenu et d'alimentation.

Période entre 1856 et 1962 :

L'habitat se développe autour des bourgs existants, il vient densifier les villages en construisant les habitations mitoyennes et alignées le long des routes (comme le montre la carte postale page suivante). Les commerces fleurissent au sein des villages, sur les axes de communication.

Aucune habitation n'est construite loin des bourgs préexistants. Il n'y a donc pas de mitage dans cette période d'une centaine d'années. Les nouvelles constructions viennent presque combler les « trous » entre les 5 hameaux, et deux sont quasiment rattachés.

Une nouvelle orientation de la forme urbaine semble apparaître dans le sens Nord-Sud, le long de la départementale (D933).

A cette époque, les modes de vie changent, en un siècle on est passé d'une commune très agricole à un mode de vie plus contemporain (décohabitation) ce qui explique que, malgré un nombre moins important d'habitants sur la commune, on ait construit autant.

Période entre 1962 et 1981 :

Dans cette période on remarque des nouvelles constructions éparpillées, elles ne sont pas réalisées afin de combler les espaces entre les différents hameaux de la commune. Au contraire, certaines habitations sont construites au milieu de la campagne, rattachées à aucun hameau en particulier. On remarque également que ces nouvelles constructions se situent le long des routes tertiaires rattachées à la départementale orientée Nord-Sud.

Il est également visible que la densité est beaucoup plus faible que dans les périodes précédentes, les maisons ne sont plus mitoyennes le long de la route, il y a des espaces importants entre chaque habitation créant des enclaves inexploitable au cœur du village.

On constate donc une dispersion importante des constructions nouvelles sur le territoire.

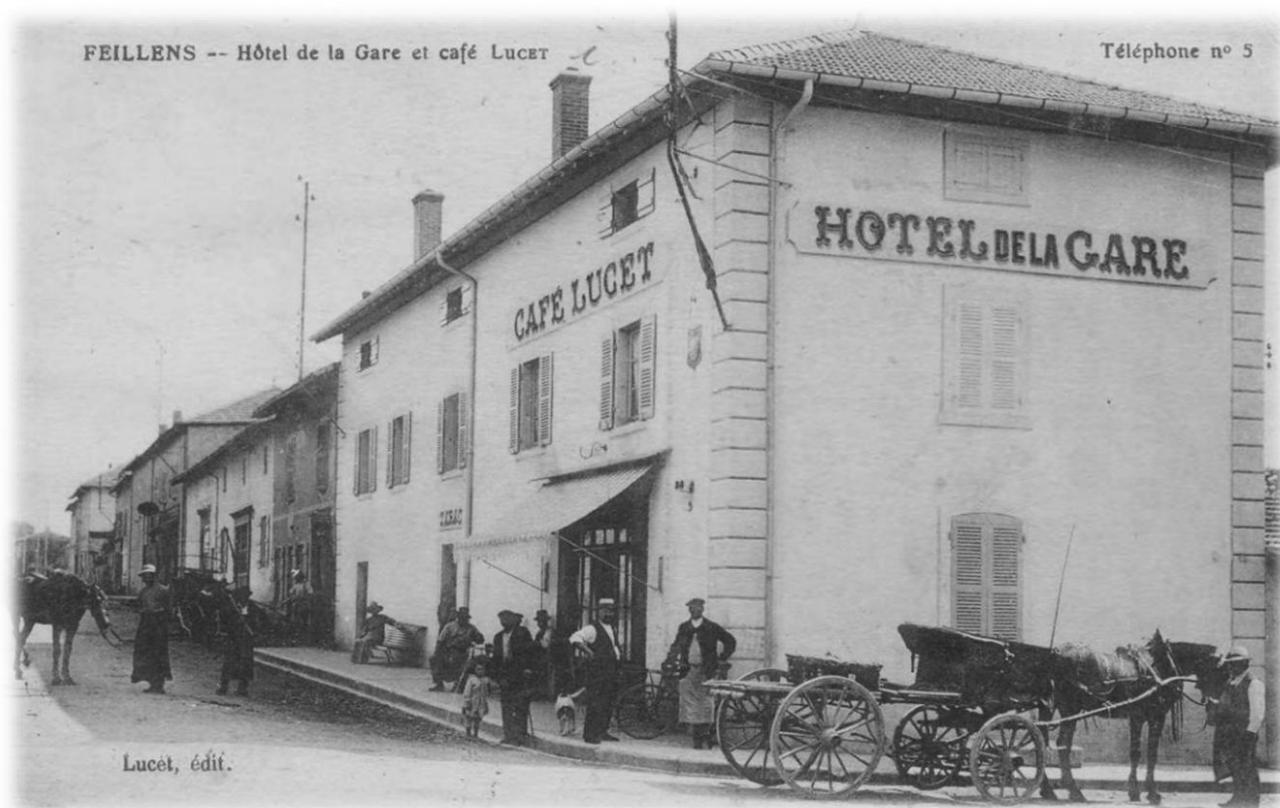
Il n'y a pas de logique d'urbanisation apparente, les nouvelles habitations semblent réalisées là où il y a des opportunités foncières. On sent un recul pour l'intérêt du sol et de l'agriculture. Le sol n'a plus la même valeur.

Période entre 1981 et 1988 :

Cette période de construction est dans la même lignée que la précédente, les maisons sont construites éparpillées sur le territoire même si il y a un comblement relatif des enclaves créées par les constructions précédentes. On note également la création d'un premier lotissement au Sud-Est de la commune, avec des maisons éloignées les unes des autres, donc un tissu urbain très lâche. Ce lotissement n'étant rattaché à aucun hameau de la commune.

Diagnostic : Bresse – Val de Saône

Les répercussions de la périurbanisation sur un territoire hétérogène



Photographie 10 : Centre-bourg historiquement dense

Source : Archives départementale



Photographie 9 : Le centre-bourg de nos jours

Période entre 1988 et 2007 :

Dans cette dernière période les terrains urbanisés se sont beaucoup étendus. On remarque des constructions très peu denses. Tous les hameaux sont reliés entre eux par des constructions. Il n'y a cependant pas de centralité marquée.

Les nouvelles constructions se situent principalement le long de la D933, axe Nord-Sud de la commune étirant le village dans la longueur.

On assiste à un véritable étalement urbain dans cette période avec une surface construite aussi importante qu'en 100 ans, entre 1856 et 1962. La quasi-totalité des voies au centre de la commune sont désormais bordées de résidences.

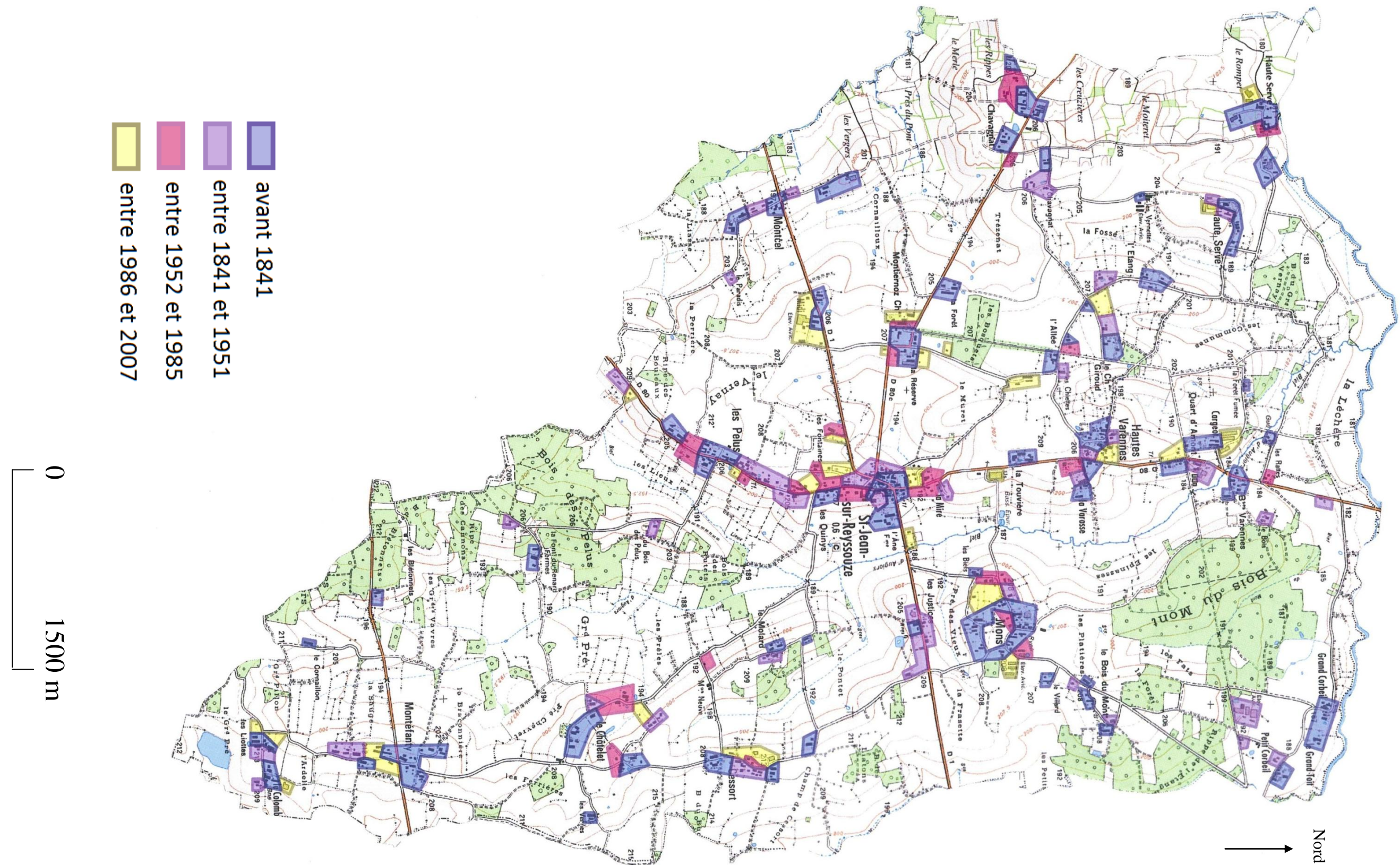
Une grosse zone d'activité a été réalisée au sud de la commune, grâce à la construction de l'autoroute A40, ce qui accentue encore d'avantage la consommation de foncier de cette commune.

BILAN :

En 150 ans les surfaces artificialisées de cette commune ont très fortement augmenté. La commune s'est étalée au détriment des terrains agricoles et naturels, en créant des enclaves inexploitable au cœur du village, et des habitations isolées de tous services ou commerces. On est passé d'une organisation multipolaire orientée à une organisation sans aucune centralité. Les effets sur le cadre de vie, les espaces agricoles et environnementaux sont importants.

Ce développement de l'urbanisation est caractéristique des communes du Val de Saône. La morphologie urbaine obtenue s'explique par la rencontre entre la périurbanisation contemporaine et la morphologie historique des communes du Val de Saône.

Carte 30 : Surfaces artificialisées liées au bâti à Saint-Jean-sur-Reyssouze



Sources : Archives départementales de l’Ain ; IGN

(2) Saint- Jean-sur-Reyssouze

Période avant 1841 :

L'habitat est dispersé sur le territoire de la commune. Les constructions sont organisées en hameaux de quelques fermes, réparties sur toute la commune. On a donc une répartition assez homogène de la population dans la campagne, ce qui souligne la vocation agricole de la commune. La vie sociale semble donc moins importante qu'à Feillens, elle se limite à la famille élargie au sein des fermes et hameaux. En effet chaque ferme étant autonome et autosuffisante, les habitants avaient moins la nécessité de se rencontrer.

Au centre de la commune se trouve le bourg. Il se trouve à la croisée des axes de communication les plus importants. On y trouve les services, l'église, l'école et le cimetière (voir carte postale page suivante montrant le bourg du village).

L'habitat est moins dense que sur la commune de Feillens, les maisons sont alignées le long de la route mais elles ne sont pas mitoyennes (voir carte postale montrant la rue de l'église).

Période entre 1841 et 1951 :

Les constructions ont été réalisées sur la même modèle que dans la période précédente, l'habitat est éparpillé sur tout le territoire de la commune, parfois sans aucune connexion avec les constructions précédentes, parfois rattaché aux hameaux préexistants.

Le bourg s'est étiré le long de l'axe Nord-Sud.

Les constructions sont regroupées le long des axes de communications Nord-Sud.

On a donc une continuité de la logique précédente d'urbanisation du territoire avec une accentuation du mitage dans cette période.

Période entre 1951 et 1985 :

Peu de nouvelles constructions ont été réalisées pendant cette période, elles sont principalement situées le long de la D80 (axe Nord-Sud) et proches des hameaux mais sans toute fois les coller, créant ainsi des espaces vides.

Le mitage du territoire continue pendant cette période.

Période entre 1985 et 2007 :

Peu de nouvelles constructions ont été réalisées, celles-ci se situent principalement le long de l'axe Nord-Sud. Quelques enclaves laissées par la période de construction précédente sont un peu comblées, notamment vers le bourg, mais le mitage est encore très important et perdure avec ces nouvelles habitations.

La plupart des nouveaux bâtiments construits dans cette période sont des bâtiments agricoles.

Diagnostic : Bresse – Val de Saône

Les répercussions de la périurbanisation sur un territoire hétérogène



Photographie 12 : Entrée de ville de St-Jean-sur-Reyssouze hier et aujourd'hui



Photographie 11 : Vue du clocher autrefois et aujourd'hui

BILAN :

Nous sommes face à un territoire dont le mitage est historique et qui a été accentué, jusqu'à maintenant, avec les nouvelles constructions. Cependant le nombre de nouvelles constructions reste limité dans une commune faiblement attractive.

On a donc un village qui s'étire le long de l'axe Nord-Sud (D80) et de l'habitat dispersé sur tout le territoire de la commune. Celui-ci est regroupé en petits hameaux de quelques maisons ou fermes anciennes.

Le bourg de St Jean-sur-Reyssouze constitue la centralité administrative au sein d'un habitat dispersé qui lui, ne présente aucune logique de centralité.

Ce développement est spécifique d'une commune Bressane. Les méfaits concernant le cadre de vie, le monde agricole et l'environnement sont bien moins importants que pour les communes du Val de Saône.

En conclusion :

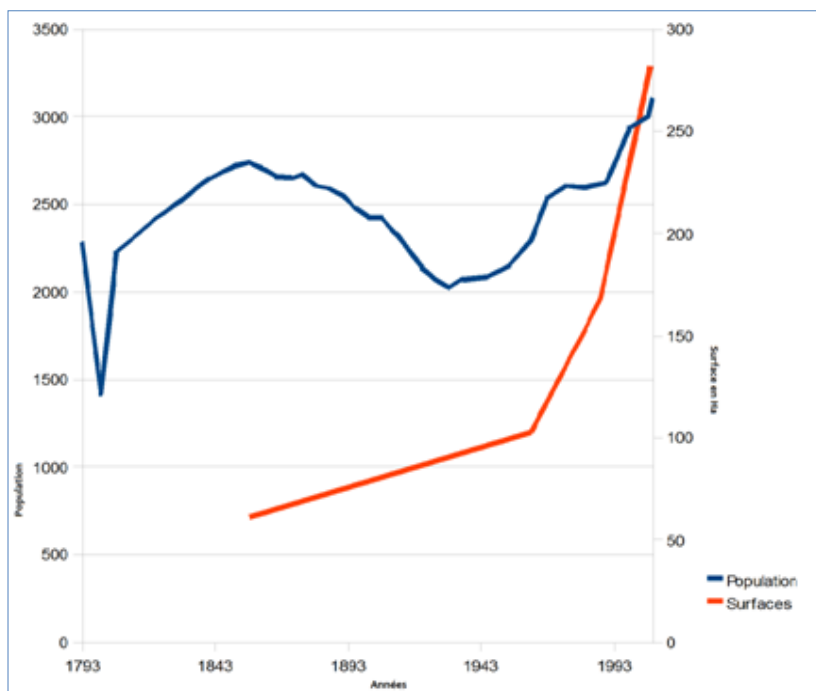
L'observation comparée de ces deux communes, situées dans les deux entités du territoire d'étude, souligne l'hétérogénéité du territoire du SCOT.

- D'un côté le Val de Saône, dans la zone de desserrement de Mâcon, connaît une périurbanisation conséquente qui se traduit par une morphologie urbaine déstructurée par rapport à celle d'origine des communes.
- De l'autre côté la Bresse n'est pas soumise à la même pression liée à la périurbanisation. Les communes bressanes, plus rurales, se développent en gardant une structure plus proche de celle de l'origine, entretenant un mitage préexistant.

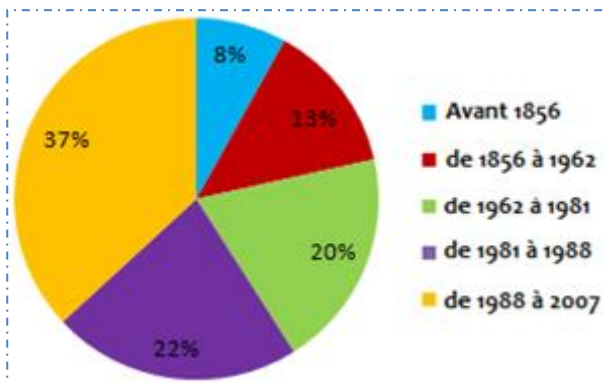
Diagnostic : Bresse – Val de Saône

Les répercussions de la périurbanisation sur un territoire hétérogène

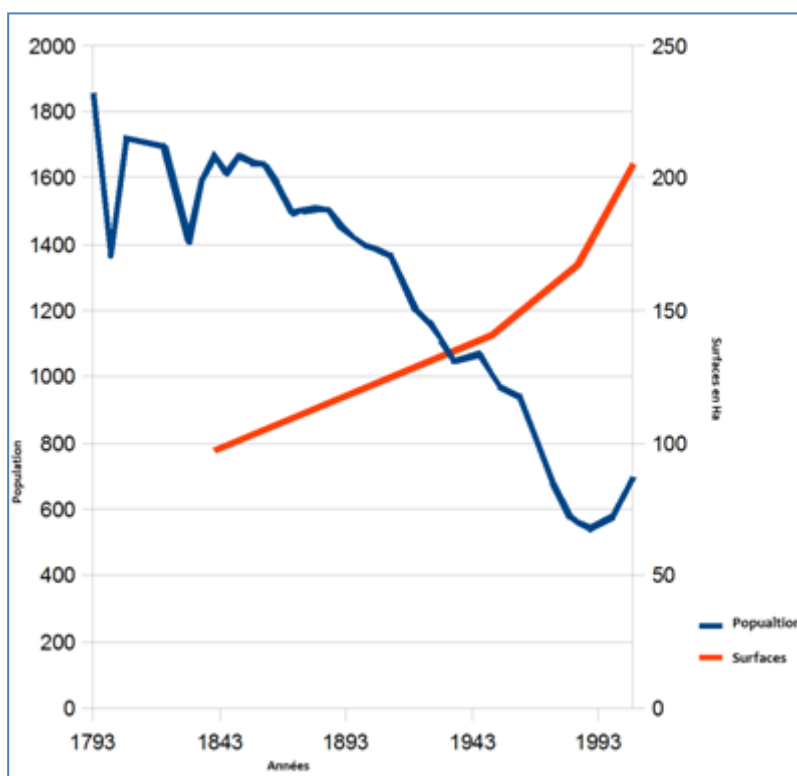
Graphique 8 : Evolution de la population et de la surface artificialisée à Feillens



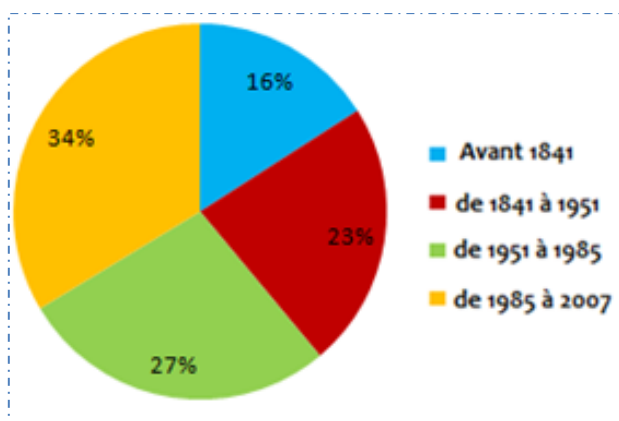
Graphique 10 : Proportion de zone artificialisée selon la période à Feillens



Graphique 9 : Evolution de la population et de la surface artificialisée à Saint-Jean-sur-Reyssouze



Graphique 11 : Proportion de zone artificialisée à Saint-Jean-sur-Reyssouze



SCOT	Bourg-en-Bresse-Revermont	BUCOPA	Pays de Gex	Dombes	Val de Saône-Dombes	Bassin Bellegardien	Pays du haut Bugay	Bresse-Val de Saône	Belley-Culoz	Hors SCOT	Total
Tache urbaine / Pop	0,08	0,05	0,03	0,05	0,04	0,05	0,14	0,08	0,05	0,05	0,05

Tableau 11 : Quotient de la tâche urbaine sur la population dans différents SCOT

Malgré une histoire différente concernant l'évolution de la population dans les deux communes étudiées, une explosion des surfaces artificialisées est constatée à partir des années 50 – 60. De plus, si l'on observe des diminutions de population à certaines périodes, la surface artificialisée, quand à elle, ne décroît jamais.

En ce qui concerne la commune de Feillens, deux phases distinctes apparaissent :

- Du milieu du 19^{ème} au milieu du 20^{ème} siècle on observe une diminution de la population (- 634 habitants entre 1851 et 1946). Pourtant, les surfaces artificialisées augmentent à rythme constant tout au long de cette période.
- Du milieu du 20^{ème} siècle à aujourd'hui, la population augmente fortement par paliers successifs, cette augmentation s'accompagne d'une explosion de la surface artificialisée. Feillens a connu une augmentation de population de 35% entre 1962 et 2007 alors que la surface artificialisée a augmenté de 174% dans le même temps.

En ce qui concerne Saint-Jean-sur-Reyssouze une seule grande tendance se dessine :

- La population a constamment diminué alors que la surface artificialisée n'a fait qu'augmenter de 1841 à 1990.
- Depuis 1990, la population réaugmente dans la commune. Cela va de pair avec une accélération de l'artificialisation des sols.

En 150 ans, la population a été divisée par plus de 2 alors que la surface artificialisée a plus que doublé dans le même temps.

Feillens a artificialisé plus de terre depuis 1981 (59%) que depuis que la commune existe. Le constat est le même pour la commune de Saint-Jean-sur-Reyssouze, même s'il manque un pas de temps entre 1950 et 1980 qui permettrait d'affiner les résultats. L'emballement de l'artificialisation du sol semble moins fort à Saint-Jean-sur-Reyssouze, cependant la perte de population qu'elle a connue n'a pas empêché l'artificialisation de nouvelles terres et donc la construction de nouveaux bâtiments.

Plus le temps passe et plus l'artificialisation des sols s'accroît ; que la population augmente ou non. Cette utilisation du foncier est beaucoup plus importante depuis les années 50 – 60. En effet, le nombre d'infrastructures (sportives, stations d'épuration...), de zones d'activité économique mais surtout la taille moyenne des nouvelles parcelles d'habitation ont fortement augmenté.

Ainsi la surface artificialisée pour chaque nouvel habitant n'a cessé de croître.

Cette tendance à l'étalement va de pair avec une aspiration à une meilleure qualité de vie. Elle entraîne pourtant un gaspillage important du sol, la création d'enclaves inutilisables au cœur des bourgs de village et une consommation du foncier agricole.

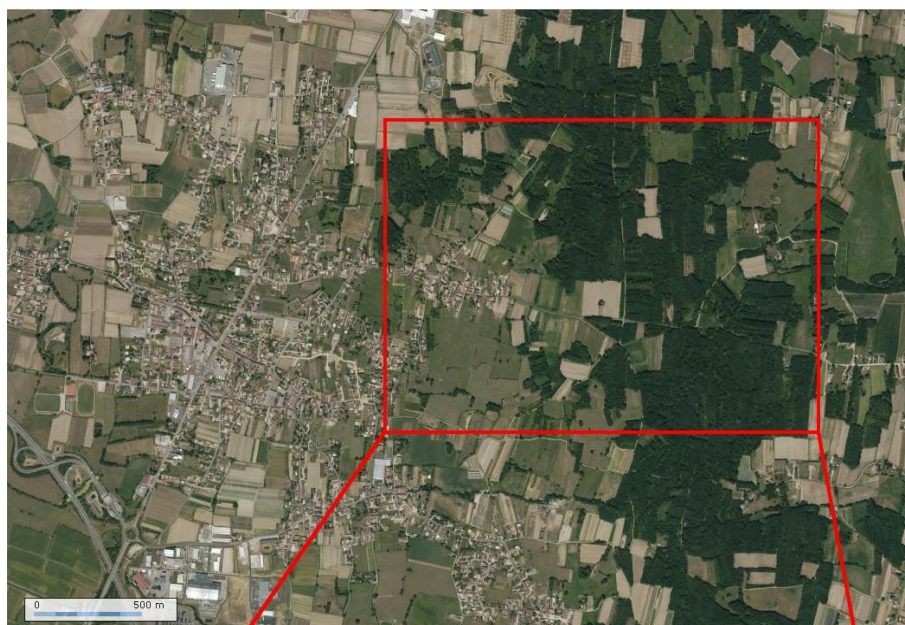
En mettant les deux courbes en parallèle il est légitime de se demander si la commune de Saint-Jean-sur-Reyssouze n'est pas en train de vivre ce que la commune de Feillens a connu dans les années 60, à savoir une perte de population suivie d'une forte augmentation entraînant un boom de l'artificialisation des sols.

Le tableau ci-contre divise l'accroissement de la tâche urbaine entre 2000 et 2005 par l'évolution de la population entre 1999 et 2006. Mis à part le secteur du Haut Bugey, qui perd des habitants alors qu'il consomme du foncier, les taux de consommation d'espaces sont les plus importants en Bresse (SCOT Bourg-en-Bresse – Revermont et SCOT Bresse – Val de Saône) avec 800m² par nouvel habitant. Ce résultat est bien supérieur à la moyenne du département de 500m² par nouvel habitant. Même si ce type d'indicateur n'est pas très précis, il illustre la surconsommation du foncier du périmètre d'étude.

La consommation d'espace sur le territoire dépasse significativement l'augmentation de la population, il y a donc gaspillage de foncier.

Diagnostic : Bresse – Val de Saône

Les répercussions de la périurbanisation sur un territoire hétérogène



Méthode de localisation des zones sableuses :

Autrefois, la plupart des zones sableuses étaient réservées au maraîchage. A ce titre, les parcelles sur ces espaces étaient découpées de manière caractéristique : des bandes étroites juxtaposées dans le même sens. C'est ainsi qu'il est possible de déterminer les espaces propices à la culture maraîchère.

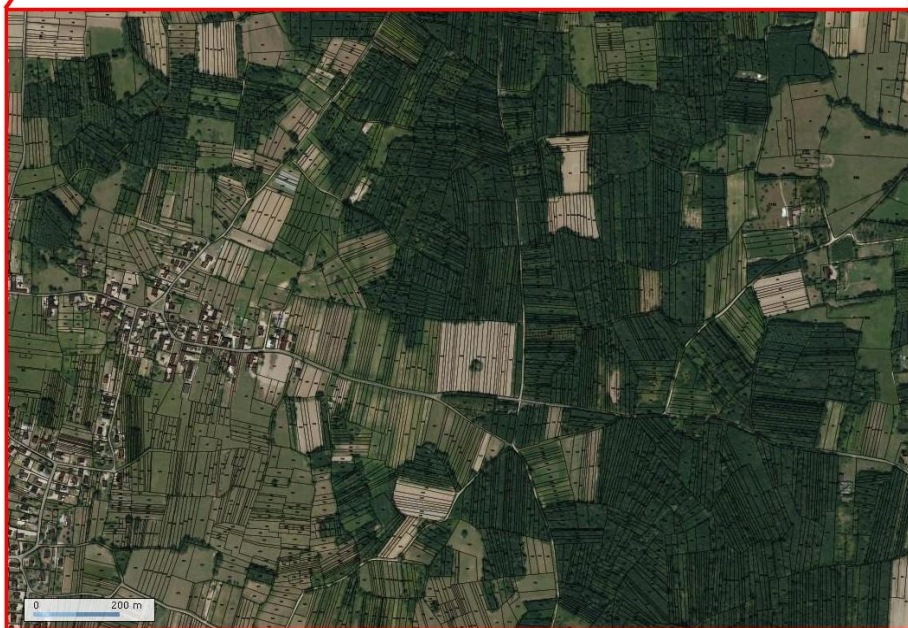


Schéma 16 : Des espaces maraîchers boisés ou urbanisés

Fonds de carte : geoportail

2. ... au détriment de l'agriculture

Cet étalement urbain artificialise sans cesse de nouvelles terres, principalement agricoles. Le Val-de-Saône et la Bresse subissent cependant des pressions foncières différentes, plus ou moins importantes.

En Bresse, sur le canton de Saint-Trivier-de-Courtes, on constate la réduction de 0,06% des Surfaces Agricoles Utiles (SAU) entre 1988 et 2000, soit une perte de 9 hectares dans un contexte où 72% des surfaces de ce territoire demeurent encore à vocation agricole. Cela se traduit de deux manières, d'une part avec l'artificialisation des terres (nouveaux logements et bâtiments agricoles), et d'autre part le reclassement de ces terres en zones boisées.

Cependant les surfaces concernées semblent minimales pour cette période, même si l'on constate une accélération du rythme de construction dans ce canton depuis l'an 2000 l'artificialisation des terres reste limitée et les surfaces concernées sont faibles au regard de l'ensemble du territoire.

En Val-de-Saône, la pression urbaine est plus forte et se traduit par une baisse moyenne de la SAU de plus de 7% sur la même période (de 1988 à 2000).

De plus les anciennes zones maraîchères sont de moins en moins exploitées car l'activité est en crise. Face à la conjoncture européenne et mondiale, ce type d'agriculture est difficilement rentable. Les circuits courts et marchés, éventuels débouchés, sont peu développés et représentent des volumes encore trop faibles. Les exploitations maraîchères sont rarement reprises et s'arrêtent généralement en même temps que l'agriculteur prend sa retraite. La reconversion des sols maraîchers sableux vers d'autres types de culture est souvent impossible. Ces terres ont donc été pour la plupart laissées en friche, et sont devenues des bois ou alors vendues à des lotisseurs. La forme urbaine galopante de nombreuses communes du Val de Saône pose également des problèmes pour la construction des nouveaux bâtiments agricoles, pourtant vitaux pour le développement économique de ce secteur. En effet, un rayon de 50 à 200 mètres doit être laissé vierge de construction autour des bâtiments à vocation agricole afin d'atténuer les problèmes de cohabitations (bruits, odeurs...). L'urbanisation intensive a fortement impacté le développement possible de l'agriculture en réduisant considérablement le nombre de sites potentiels pour la construction de nouveaux bâtiments à vocation agricole.

Cette pression se traduit également par les zones à urbaniser (ZAU) dans chaque région. En Bresse, elle représente 1,05% du territoire, soit 205 Ha, l'équivalent d'environ 3 exploitations agricoles moyennes bressanes (70Ha). En Val-de-Saône, cette ZAU représente 2,05% des terres, correspondant à 755Ha, soit entre 12 à 22 exploitations agricoles moyennes du Val-de-Saône (35 à 63Ha).

Selon l'INSEE, les agriculteurs de Rhône-Alpes sont pour près de la moitié en fermage, c'est-à-dire qu'ils louent leurs terres. S'il devient constructible, un terrain prend beaucoup de valeur, et le propriétaire est susceptible de le vendre plus facilement, face aux sollicitations des promoteurs immobiliers notamment. L'exploitant peut alors voir son premier outil de travail, la terre, disparaître rapidement. Cela ne lui permet pas d'avoir une vision à long terme de son activité, et donc de faire des investissements via des prêts. La reprise des exploitations par des agriculteurs plus jeunes est devenue difficile et surtout plus risquée.

L'hétérogénéité du territoire ressurgit de manière forte dans la problématique de la disparition progressive des terres agricoles.

Diagnostic : Bresse – Val de Saône

Les répercussions de la périurbanisation sur un territoire hétérogène

3. La vulnérabilité énergétique des ménages

La question énergétique n'est pas neutre. Elle est indissociable de celle de l'aménagement des territoires, notamment depuis la dernière crise mondiale et l'inflation des coûts de l'énergie qu'elle a engendré. En effet, l'énergie régit dorénavant les modes de vie des ménages puisqu'elle représente une part non négligeable des dépenses mensuelles. Le choix du lieu de résidence vis-à-vis du lieu de travail ainsi que celui du mode de chauffage doivent être murement pensés pour limiter les dépenses. Au vu du caractère périurbain de notre territoire, et des flux pendulaires qui en découlent, la vulnérabilité énergétique présente un risque potentiel. Dans cette optique, cette thématique est développée dans cette partie.

a. Rappel et Définition

La vulnérabilité énergétique

Celle-ci est une notion à caractère prospectif, qui renvoie à l'exposition à un risque (*qui est donc potentiel*) et non pas à une catastrophe (*qui est réelle*). La connaissance de cette vulnérabilité permet de définir, puis de mettre en œuvre des politiques ou des actions pour les réduire.

La vulnérabilité énergétique des ménages renvoie à leur exposition à une hausse durable du coût de l'énergie. Pour les plus vulnérables, cette hausse se traduit par une situation de précarité énergétique.

La vulnérabilité d'un ménage est étudiée principalement autour de deux axes : les dépenses et la consommation d'énergie liées au logement et celles liées aux déplacements.

Dans le cas du logement

La consommation moyenne annuelle en énergie par résidence principale est l'élément central dans l'étude de la vulnérabilité énergétique des ménages par rapport au logement, celle-ci fluctue en fonction du type de logement (individuel ou collectif), de sa taille, de sa qualité thermique qui est généralement liée à son ancienneté et aux énergies utilisées pour le chauffage.

Dans le cas des déplacements

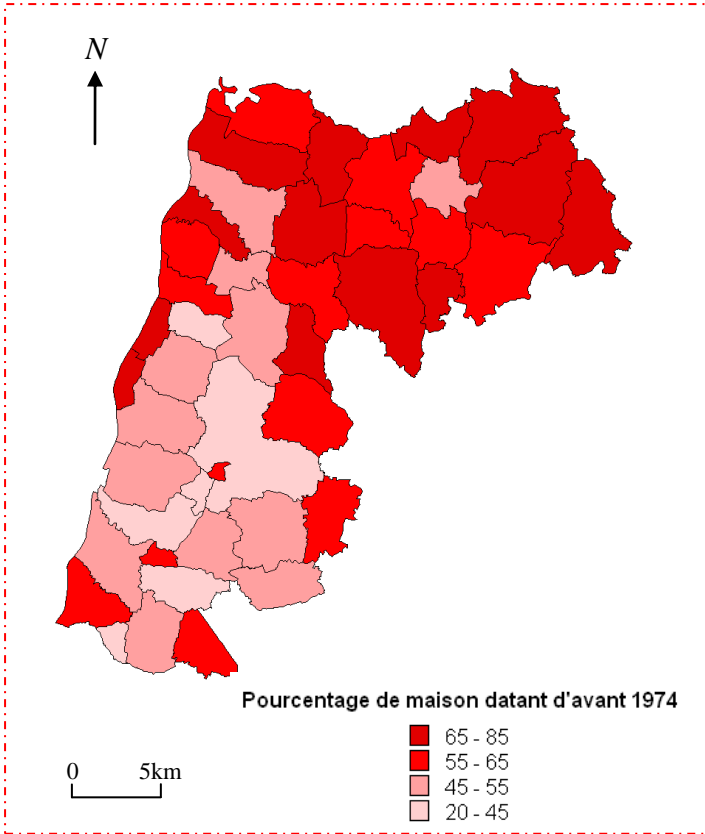
L'étude de cette vulnérabilité est réalisée à partir des dépenses budgétaires des ménages pour leur mobilité quotidienne. Sont pris en compte l'ensemble des déplacements quotidiens, en voiture et transports en commun, et toutes les dépenses liées au véhicule (achat, entretien, énergie etc.)

A partir de quand parle t'on de vulnérabilité ?

Dans le secteur du logement, un ménage sera en situation de vulnérabilité énergétique lorsque 10% ou plus de son budget est destiné à ces dépenses. Le seuil de vulnérabilité (énergétique) lié au transport correspond à des dépenses équivalentes comprises entre 18 et 20% du revenu du ménage.

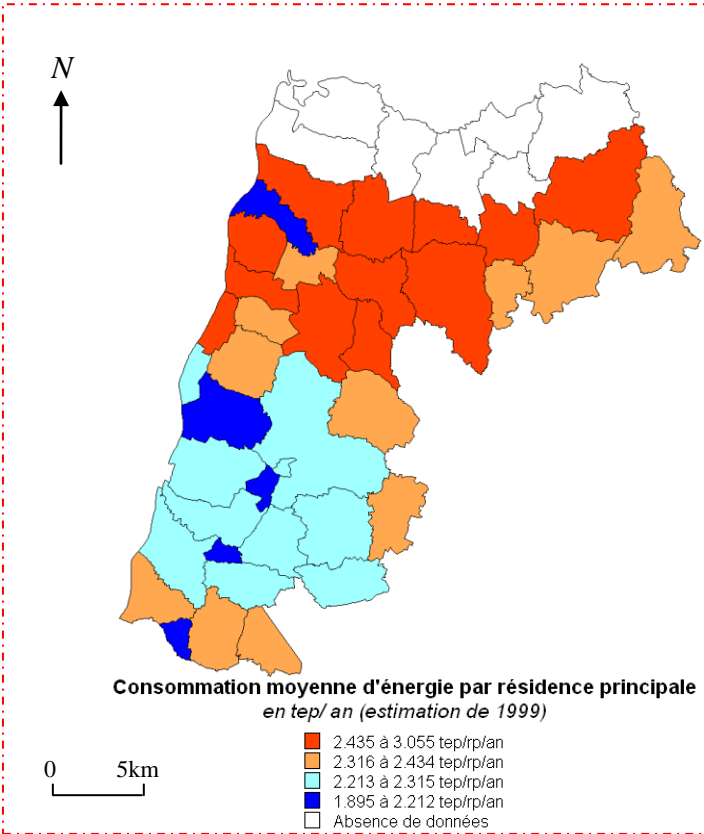
Diagnostic : Bresse – Val de Saône

Les répercussions de la périurbanisation sur un territoire hétérogène



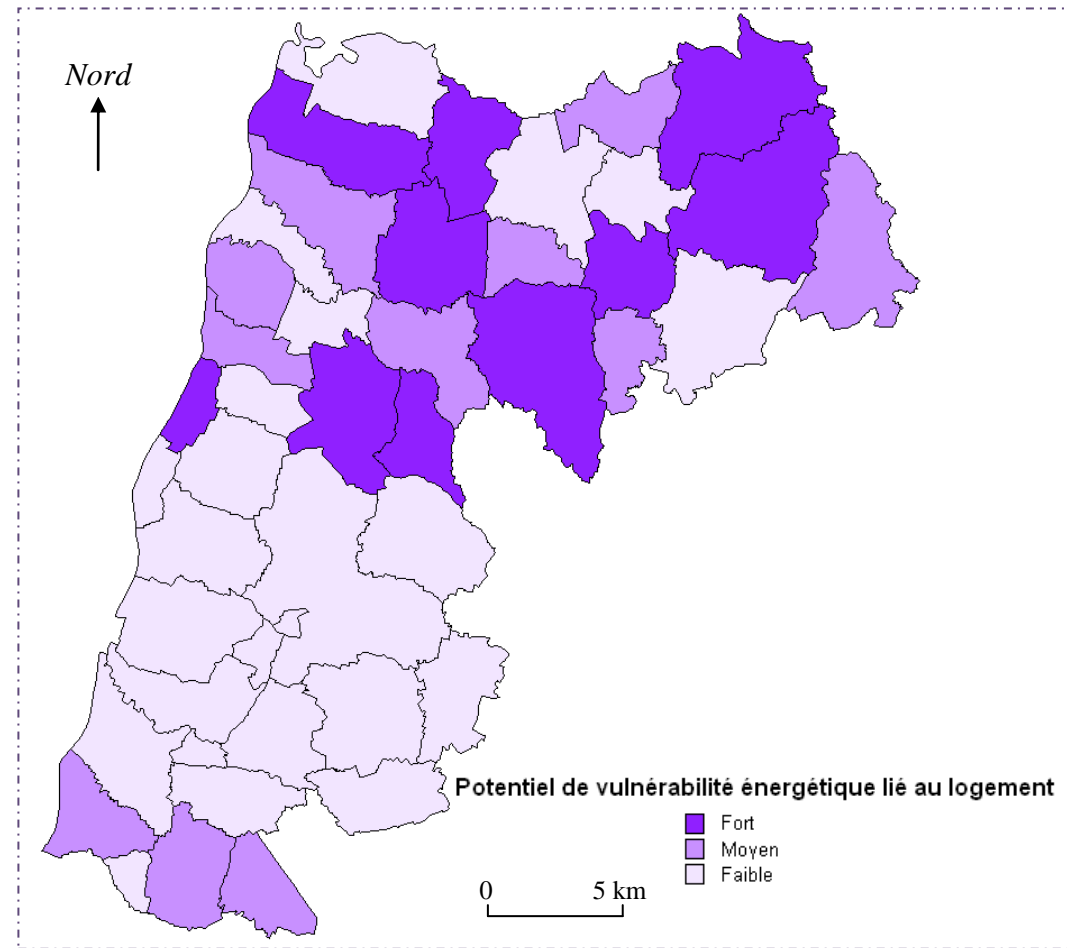
Carte 32 : Parc de logement antérieur à 1974

Source : INSEE



Carte 31 : Consommation énergétique des résidences principales

Source : Etude vulnérabilité et précarité des ménages – Agence d'urbanisme de Lyon



Carte 33: La vulnérabilité énergétique concernant le logement

Note :

La force du potentiel vulnérable de chaque commune a été déterminée par l'accumulation des différents critères précités.

b. Vulnérabilité énergétique au niveau du logement

Méthode

Cette estimation de la vulnérabilité énergétique liée au logement repose essentiellement sur des tendances spécifiques au territoire et très peu sur des données chiffrées.

Pour localiser les communes les plus vulnérables, la question du bâti a été particulièrement intéressante, notamment la proportion de maisons individuelles sur le territoire ainsi que leurs dates de création. Les communes les plus vulnérables correspondent à celles dont plus de 65% de leur parc immobilier date d'avant 1974 (première réglementation thermique).

En prenant en considération l'ensemble de ces données non chiffrées, il a été obtenu une cartographie qui reflète « un potentiel » de vulnérabilité énergétique liée au logement de chaque commune.

Note explicative

Le rapport d'étude de l'agence d'urbanisme de Lyon (se basant sur des données de 1999) est ici utilisé à titre indicatif concernant la « consommation moyenne d'énergie par résidence principale ».

En effet, les consommations moyennes d'énergie, mentionnées dans le rapport énergétique de l'agence d'urbanisme de Lyon, ne couvrent pas les sept communes situées les plus au nord du territoire d'étude ; ce critère n'a donc pas été pris en compte pour ces communes.

Résultats :

Globalement, l'ensemble des cantons de Pays de Bâgé et de Pont-de-Veyle sont peu consommateurs d'énergie. Le parc immobilier est relativement jeune, résultat d'une périurbanisation autour de Mâcon qui s'accélère. 23 % de leur parc immobilier a été bâti entre 1990 et 2003, ce qui est 2 % supérieur à la moyenne départementale sur la même période.

La consommation est généralement plus élevée dans le nord du territoire ce qui peut être expliqué par le fait que les fermes bressanes traditionnelles y sont très présentes. Elles sont grandes et relativement anciennes. Les déperditions énergétiques qui en résultent sont importantes : ces dernières sont qualifiées de véritables « passoires énergétiques ».

Du point de vue économique, et afin de satisfaire les fortes quantités d'énergie nécessaire au chauffage de leur résidence principale, de nombreuses communes du Nord utilisent le bois comme mode de chauffage principal. Celui-ci est plus accessible financièrement tandis que l'électricité et le gaz de ville sont davantage répandus dans le sud du territoire. (Cf Annexes : Mode de chauffage).

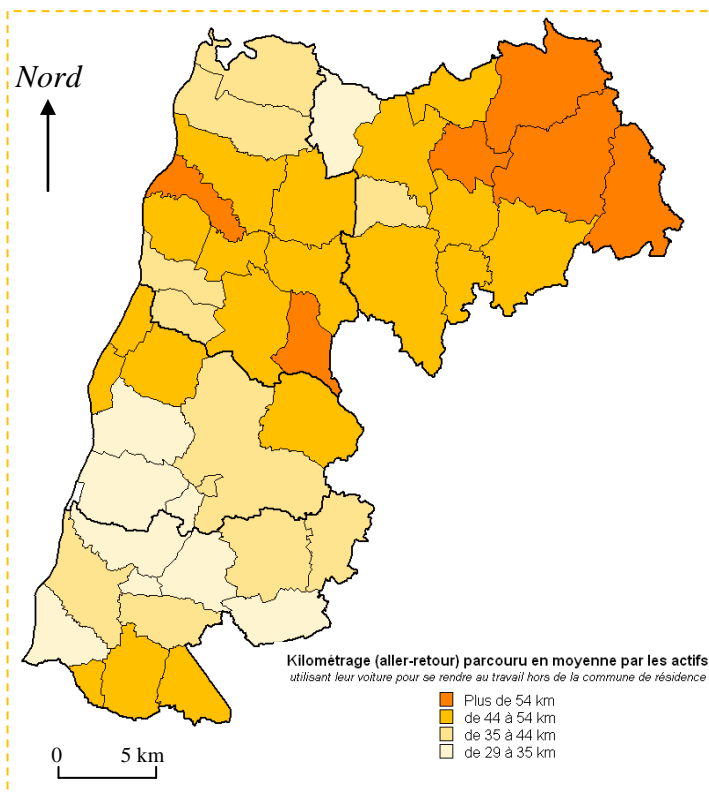
D'une manière générale, le potentiel de vulnérabilité énergétique lié au logement impacte de façon plus sérieuse la partie bressane de la zone d'étude que le Val de Saône. Des politiques volontaristes concernant l'amélioration de l'isolation du bâti le plus ancien, la mise en place de panneaux solaires ainsi que l'aide à l'installation de modes de chauffage plus écologiques (pompe à chaleur, chaudière-bois etc...) pourraient être mises en place au sein d'une structure type SCOT en ciblant prioritairement les communes du Nord-Est.

Diagnostic : Bresse – Val de Saône

Les répercussions de la périurbanisation sur un territoire hétérogène

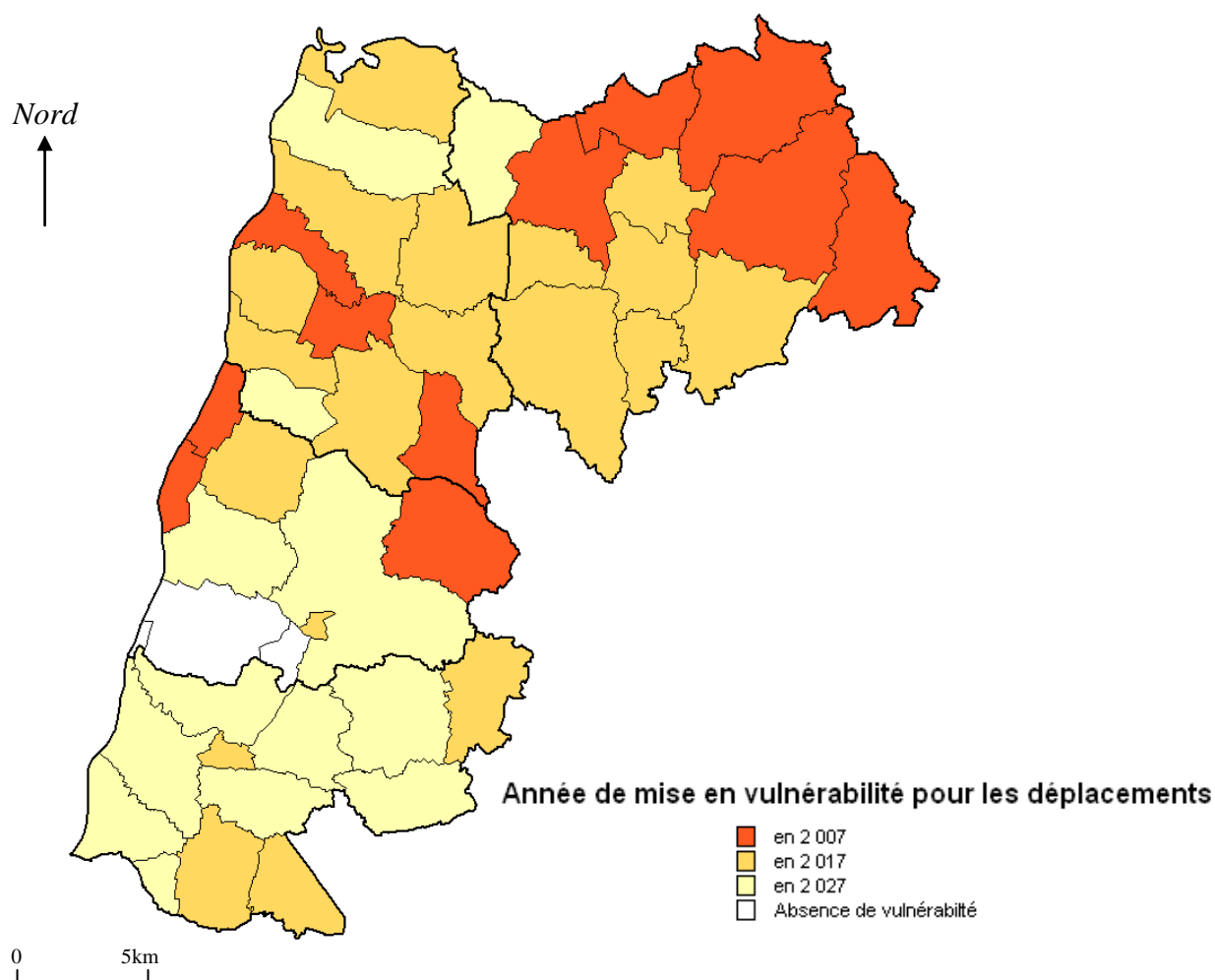
Hypothèse de travail, pour le calcul de la vulnérabilité automobile :

- Le nombre de jour de travail ouverts par an est de 252 jours (ce qui correspond à $(5/7)*365$)
- Les revenus des ménages sont issus de l'INSEE, les km parcourus sont ramenés au ménage en les multipliant par la part d'actifs par ménage par commune.
- Le nombre d'aller-retour pour les déplacements domicile-travail est de 1 par jours.
- Les personnes prise en considération sont les actifs de 15 à 64 ans ayant un emploi
- Les kilomètres parcourus par les individus travaillant sur leurs communes d'origines ne sont pas pris en compte.
- La consommation d'une voiture essence est prise à 10L/100km et 8L/100km pour un voiture diesel
- Par souci de faisabilité, seuls les déplacements inférieurs à 100 km ont été comptabilisés



Carte 34 : Distance parcourue par les actifs

Source : EMD ; viamichelin.fr



Carte 35 : La vulnérabilité énergétique automobile

c. Vulnérabilité énergétique par rapport au déplacement

Méthode

Pour estimer les dépenses énergétiques des ménages liées aux déplacements sur le territoire, l'étude a été réalisée uniquement autour des déplacements quotidiens domicile-travail réalisés en voiture. A partir de l'enquête ménage déplacement de 2007, le kilométrage moyen parcouru par les actifs a été estimé. A partir de ces estimations, de celle du prix du carburant et de la composition du parc automobile sur le territoire, la part du budget des ménages consacrée aux déplacements a été calculée.

Le seuil de vulnérabilité a été abaissé de 18% à 16% du budget des ménages car dans les calculs les frais d'entretien du véhicule n'ont pas été pris en compte, tout comme les déplacements réalisés pour d'autres motifs.

Afin de montrer l'évolution de ce phénomène sur le territoire, des estimations ont été réalisées concernant les prix des carburants à partir de courbes de tendance (cf **annexe n° 3**). Ainsi cette vulnérabilité a pu être estimée pour les horizons 2017 et 2027.

Néanmoins il est important de garder à l'esprit que ces résultats ont une *marge d'erreur* non négligeable. En effet, dans les projections, aucune hypothèse n'a été faite sur la consommation moyenne des véhicules, celle-ci est supposée constante de même pour l'amélioration des moteurs et l'utilisation d'autres sources d'énergie telle que l'électricité ou le GPL.

Résultats :

La carte fait apparaître la forte vulnérabilité du canton de Saint-Trivier-de-Courtes vis-à-vis de la dépendance énergétique automobile des ménages. En 2007, 5 communes étaient déjà vulnérables et à l'horizon 2017, c'est la quasi-totalité du canton qui sera touchée par cette vulnérabilité, tout comme celui de Pont-de-Vaux.

Pour Vésines et Asnières-sur-Saône, leur caractère vulnérable en 2007 est à relativiser. Ces communes ont les nombres d'actifs les plus faibles du territoire et une localisation en zone inondable ce qui ne permet pas à celles-ci de créer des entreprises. Les actifs de ces communes doivent donc se déplacer pour aller travailler.

La vulnérabilité énergétique des ménages vis-à-vis des déplacements est un enjeu important pour l'avenir. Cette étude a l'avantage de souligner les risques futurs, et ce pour chaque commune. L'enjeu est de taille puisque c'est un phénomène qui a tendance à se répandre aux communes pas encore concernées. Pour celles déjà concernées par la vulnérabilité en 2007, celle-ci s'aggrave au fil des années ce qui signifie que pour les ménages les plus fragiles, les conditions de vie dans ces communes vont devenir très difficiles.

Sur le territoire, deux communes apparaissent comme non-vulnérables pour les déplacements: Replonges et Bagé-le-Châtel. Cela peut s'expliquer par la proximité du pôle mâconnais qui attire de nombreux actifs de ces communes et par conséquent réduit la distance des déplacements domicile-travail, mais aussi par des revenus supérieurs dans ces deux communes.

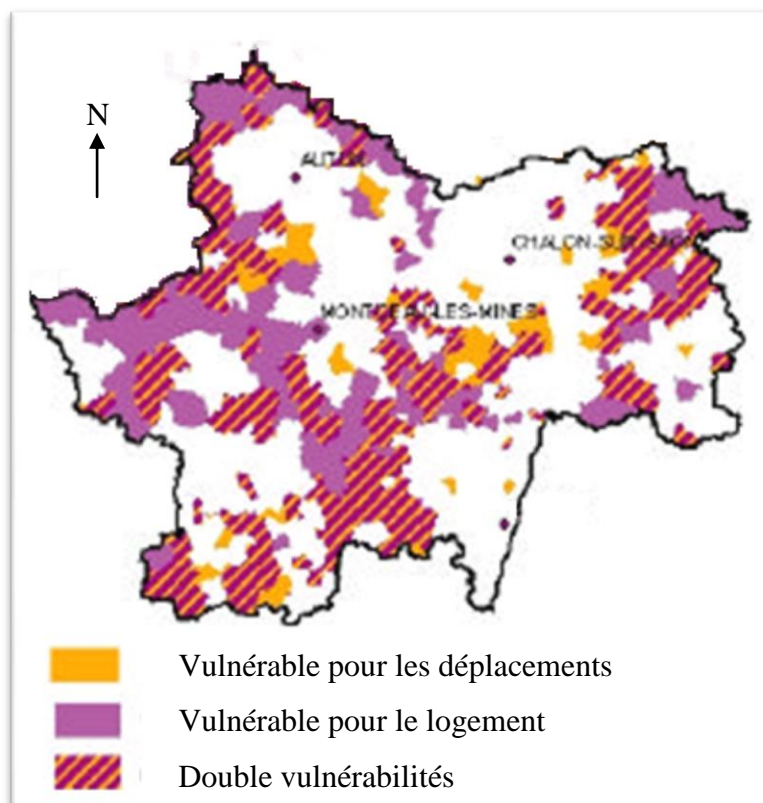
L'appréhension de cette problématique, ainsi que la mise en place des politiques préventives adéquates permettant d'éviter au maximum l'apparition de ces « précaires énergétiques », passent donc par des actions concertées et définies dans des documents de planification à l'échelle intercommunale. Les agendas 21 ainsi que le SCOT type Grenelle répondraient à ce type d'objectif.

Diagnostic : Bresse – Val de Saône

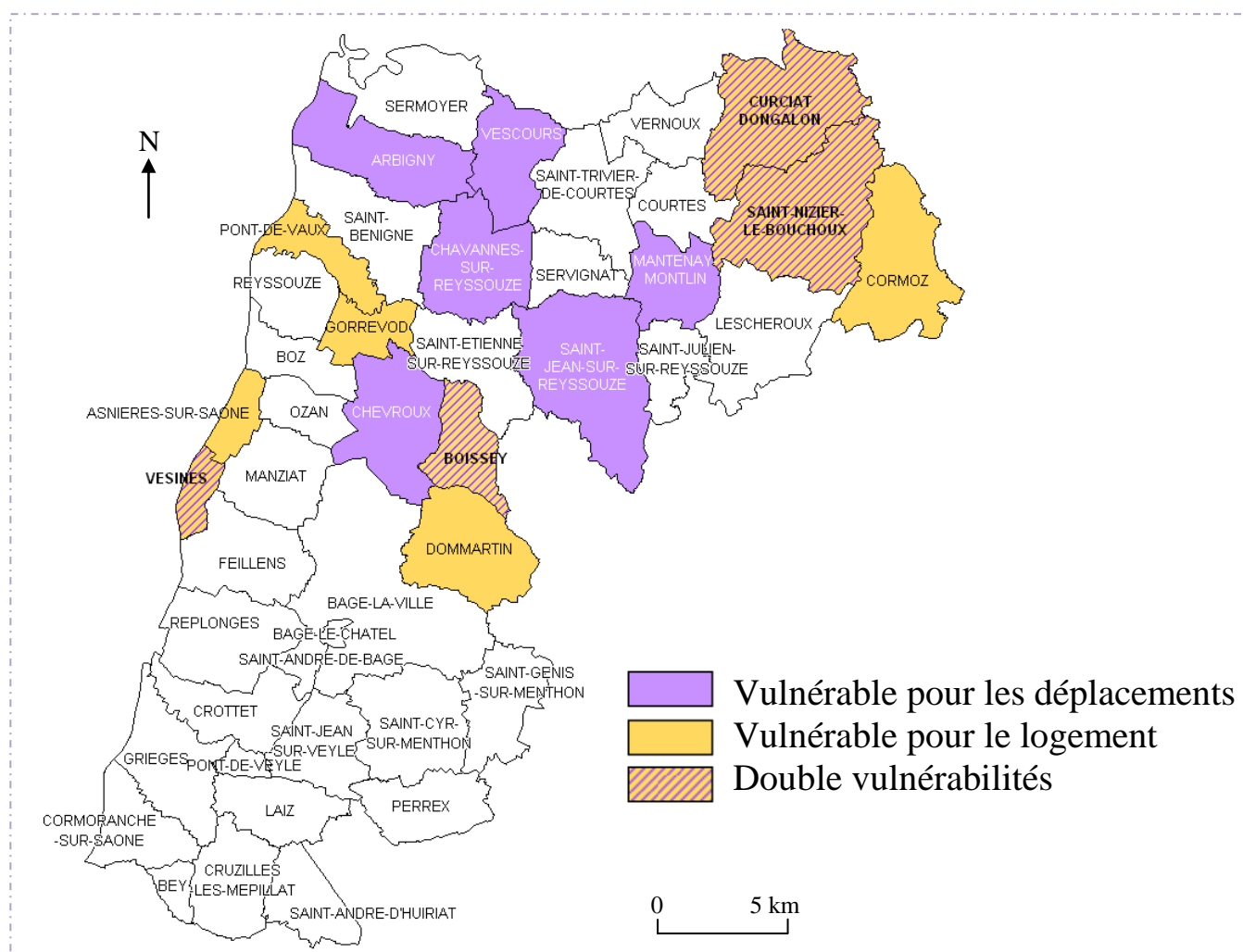
Les répercussions de la périurbanisation sur un territoire hétérogène

La carte des vulnérabilités concernant le département de Saône et Loire est extrait d'un rapport technique de 2007 réalisé par alterre bourgogne (agence pour l'environnement et le développement soutenable).

Attention : La comparaison qui est faite avec la carte des vulnérabilités de notre territoire, est à prendre à titre indicatif puisque les critères d'élaboration (dates des données et méthodologie) diffèrent entre les deux.



Carte 37 : Double vulnérabilité en Saône et Loire



Carte 36 : Double vulnérabilité sur le territoire

d. Une double vulnérabilité un enjeu grandissant

Méthode

La cartographie de la double vulnérabilité est le résultat de la superposition des cartes des dépendances énergétiques liées aux logements et aux déplacements.

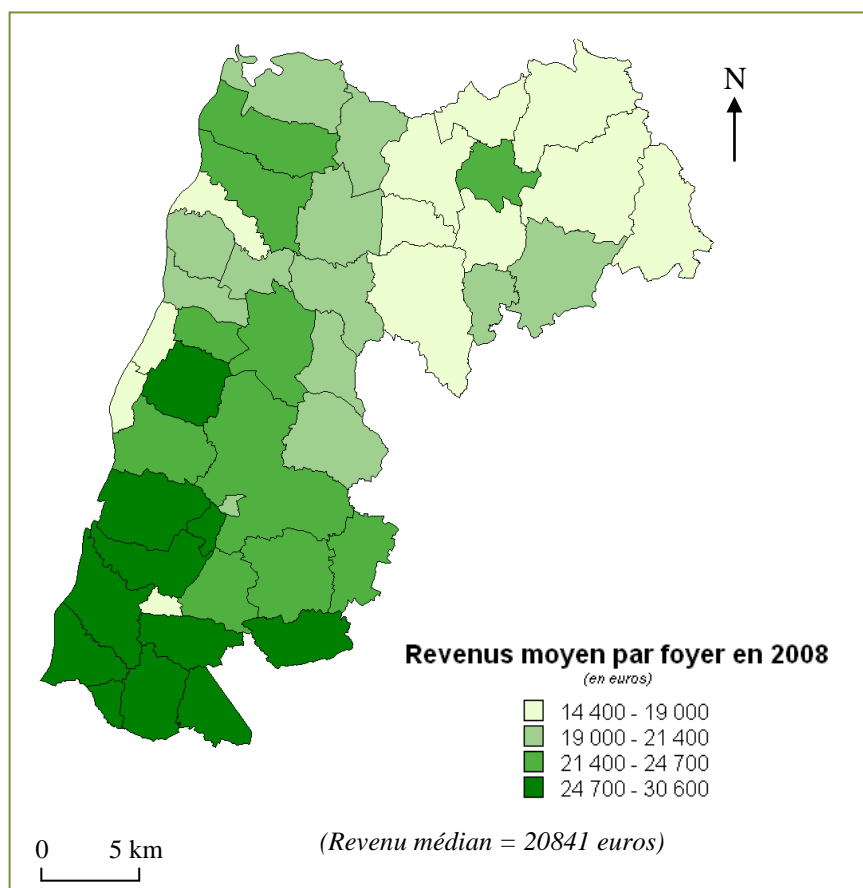
Des résultats contrastés

Si, pour commencer, une analyse par canton est dressée c'est le canton de Saint-Trivier-de-Courtes qui est le plus vulnérable énergétiquement. C'est en effet dans ce canton que les actifs parcourent de grandes distances pour se rendre au travail et que les habitations sont essentiellement des maisons individuelles de type Bressanes.

En ce qui concerne les cantons de Pays de Bâgé et de Pont-de-Veyle, l'aspect périurbain induit un parc immobilier plus récent qui se développe. A cela s'ajoute la proximité de Mâcon qui explique en partie la faible double vulnérabilité de ces cantons.

Le cas de Pont-de-Vaux est différent. Ce pôle local est particulièrement touché car il dispose d'un parc immobilier vieillissant. Malgré un nombre d'emplois importants sur la commune centre, les déplacements domicile-travail des actifs de la commune sont très importants ce qui conduit à caractériser cette ville comme vulnérable énergétiquement vis-à-vis des déplacements. Le reste du canton ne suit pas les mêmes tendances : Tournée vers la Bresse, il est plus vulnérable au niveau du logement, tandis qu'en termes de déplacements, les actifs se rendent à Pont-de-Vaux, le chef-lieu de canton.

Cette carte fait ressortir le fait que la vulnérabilité touche particulièrement les communes rurales de notre territoire. Le fait alarmant provient principalement du revenu des ménages. Le faible prix du foncier le rend très accessible ce qui attire les ménages disposant de revenus généralement plus modestes (voir carte ci-contre). Ce phénomène conduit par la suite à des conditions de vie difficiles pour ces derniers.



Carte 38 : Revenus moyen sur le territoire

Source : INSEE

La comparaison vis-à-vis de la Saône et Loire (Mâconnais), met en évidence une forte vulnérabilité du SCOT Bresse-Val de Saône. Côté mâconnais, le territoire est très peu contraint énergétiquement du point de vue des déplacements ce qui est cohérent avec la dynamique économique vue précédemment (beaucoup d'actifs travaillent au sein de leur département).

Diagnostic : Bresse – Val de Saône

Les répercussions de la périurbanisation sur un territoire hétérogène

Synthèse

L'étalement urbain et la vulnérabilité énergétique des ménages sont des phénomènes qui se généralisent sur le territoire. L'étalement intervient dans un contexte réglementaire laxiste qui contraint trop peu son développement. La vulnérabilité intervient quant à elle dans un contexte de hausse continue du prix de l'énergie, due principalement aux incertitudes concernant l'avenir des ressources, qui fragilise un peu plus les ménages les plus pauvres. Le caractère hétérogène du territoire induit des décalages dans les conséquences sur les populations et l'habitat entre les côtés Bresse et Val-de-Saône.

Du côté bressan, l'étalement urbain est lent et peu prononcé renforçant ainsi l'image du mitage, principale forme d'urbanisation de ce territoire. Une vigilance concernant l'emballlement de l'urbanisation sur certaines communes serait donc à mettre en place mais, d'une manière générale, c'est un phénomène de faible ampleur. Par contre, concernant la vulnérabilité énergétique, le parc de logements isolés et vieillissant donc particulièrement soumis aux déperditions énergétiques. En plus de cette vulnérabilité, le canton de Saint-Trivier-de-Courtes, ancré dans la Bresse, est particulièrement distant des grands pôles d'emplois ce qui implique de longs déplacements et renforce la fragilité du canton.

Bien que le Val-de-Saône forme une entité le long du cours d'eau, des disparités sont visibles entre le Nord et le Sud.

Le Sud subit de plein fouet la périurbanisation de Mâcon. Les communes mutent rapidement et l'urbanisation s'étale d'une manière désorganisée ce qui sollicite de grandes quantités de foncier. Les méfaits de l'étalement urbain se font déjà clairement ressentir dans la majorité des grosses communes. Par contre la jeunesse du parc immobilier et la bonne accessibilité aux zones d'activité font que le sud du Val-de-Saône est moins soumis aux contraintes énergétiques.

Le canton de Pont-de-Vaux est à lui seul une entité hétérogène. Le sud du canton est soumis aux mêmes influences de périurbanisation que le Val-de-Saône. Le reste du canton majoritairement à dominante rurale présente des vulnérabilités similaires à celle bressane.

Cette hétérogénéité du territoire est clairement perçue par les élus locaux qui l'utilisent comme un prétexte pour ne pas initier un SCOT. Avant d'être songé comme un outil de planification et de cohérence territorial, le SCOT est avant tout considéré comme un outil contraignant le développement futur de leur commune. Actuellement satisfait par l'arrivée de population grandissante, les élus ont peu conscience du phénomène de périurbanisation et des conséquences alarmantes qui en découlent sur le territoire. La partie précédente démontre pourtant les nombreux avantages que procurerait la mise en place d'un document d'urbanisme à l'échelle intercommunale en terme de mutualisation des moyens et d'ententes sur les zones à cibler en priorité concernant les économies d'énergie.

A retenir :

- La partie Val de Saône est surtout impactée par les problèmes liés à la périurbanisation massive.
- La partie bressane est vulnérable énergétiquement et va le devenir de plus en plus.

Ces deux axes pourraient constituer l'ossature d'un futur SCOT qui tenterait de corriger les effets néfastes décrits, en ciblant de manière fine les zones concernées.

IV. Synthèse des enjeux

Population

Points Forts :

- Une croissance soutenue de la population depuis les années 1980.
- Une évolution essentiellement liée au solde migratoire (en particulier sur le Val de Saône) qui démontre une attractivité du territoire
- Présence de nombreux ménages avec enfants
- Une part importante de population active

Points Faibles :

- La classe des 15 à 29 ans en diminution face à un vieillissement de la population à venir
- Evolution de la structure de la population qui nécessite une adaptation de l'offre de logement
- La part des actifs travaillant hors du département
- Déséquilibre de population entre la Bresse (Saint-Trivier-de-Courtes) et le reste du périmètre

Enjeux :

- Attirer et conserver une population diversifiée sur le territoire
- Développement des services en milieu rural pour répondre aux besoins des populations périurbaines (enfance-jeunesse, personnes âgées)

Logement, habitat, foncier

Points Forts :

- Une augmentation du parc constaté sur l'ensemble du territoire
- Un foncier financièrement accessible et abondant dans les communes rurales
- Réhabilitation du bâti ancien

Points Faibles :

- Une offre de logement principalement sous forme de maisons individuelles qui peut être inadaptée pour un certain type de population (ménages aux revenus modestes, jeunes et personnes âgées)
- Une homogénéisation du paysage due à l'explosion des lotissements
- Etalement urbain important et une consommation d'espace excessive
- Apparition d'enclave au sein des villages
- Pourcentage élevé de bâti individuel ancien soumis aux déperditions énergétiques

Enjeux :

- Gérer de manière économe l'espace : valoriser le foncier constructible en incitant à une densification du bâti
- Gérer les conflits d'intérêt entre agriculteurs et néo-ruraux
- Limiter la résidentialisation des communes périurbaines
- Diversifier l'offre de logement en intégrant l'évolution de la structure des ménages et la complexification des parcours résidentiels des ménages à l'échelle du territoire

Agriculture	
Points Forts : <ul style="list-style-type: none"> • Une source d'emploi important sur le territoire (2,5 % de la population active) • Agriculture diversifiée (grandes cultures céréalières, élevage, maraîchage) • Des sols de qualité (sableux) pour le maraîchage • Une agriculture façonnant les paysages et l'identité des territoires 	Points Faibles : <ul style="list-style-type: none"> • Extinction progressive du bocage due à la modification des pratiques culturales et l'augmentation de la taille des parcelles (diminution de l'élevage au profit des grandes cultures) • Fragmentation des propriétés agricoles et enclavement des terrains en milieu périurbain • Diminution du nombre d'exploitants et d'exploitations • Invasion de l'Euphorbe Esule sur les cultures du Val-de-Saône
Enjeux : <ul style="list-style-type: none"> • Maitriser la perte de foncier agricole • Maintenir une agriculture active, viable et diversifiée • Préserver et valoriser la filière maraîchère. Diversifier les filières (vente directe) 	
Environnement, paysage et cadre de vie	
Points Forts : <ul style="list-style-type: none"> • Présence des milieux naturels exceptionnels (prairies humides, Natura 2000,...) • Présence de la Saône et de rivières (Veyle et Reyssouze) • Des mesures compensatoires intégrées dans les nouveaux projets • Les espaces sensibles répertoriés et sous surveillance 	Points Faibles : <ul style="list-style-type: none"> • Une agriculture intensive impactant la biodiversité • Difficulté de mise en œuvre des projets Natura 2000 • Une cohabitation du bâti ancien avec les nouvelles constructions peu anticipée • Interface entre les milieux urbains et naturels confuse • Régression des zones humides
Enjeux : <ul style="list-style-type: none"> • Préserver le bocage et les espaces naturels intéressants pour y maintenir une biodiversité • Doter les communes de moyens de préservation du paysage au niveau des interfaces • Limiter la pollution des cours d'eau • Maitriser la pression anthropique sur les milieux naturels grâce à des mesures compensatoires 	
La gouvernance	
Points Forts : <ul style="list-style-type: none"> • L'existence d'un contrat de développement durable et d'un syndicat mixte, structure porteuse de projet • Intercommunalité couvrant l'ensemble du territoire 	Points Faibles : <ul style="list-style-type: none"> • Vision des élus à l'échelle de leur commune • Des élus confrontés à des problématiques différentes au nord et au sud • Manque de communication et de coopération avec la Saône et Loire • Décalage entre les limites administratives et géographiques • Difficulté de faire émerger un « chef de fil »
Enjeux : <ul style="list-style-type: none"> • Etablir un dialogue entre les élus autour de problématiques communes • Elaborer une stratégie cadre du territoire avant de la décliner localement • Elaborer une stratégie commune avec la Saône et Loire 	

Transport

Points Forts :

- Une situation géographique stratégique (carrefour des échanges de marchandise et de personnes)
- Un réseau routier/autoroutier : un territoire bien desservi
- Un désenclavement récent (3 ponts) du territoire vers la Saône et Loire
- Une bonne accessibilité de la plupart du territoire

Points Faibles :

- Des offres de transports alternatives à la route peu concurrentielles (voie douce inexistante, réseau ferré très localisé et peu cadencé)
- Une augmentation importante des trafics automobiles ces dernières années
- La traversée des centres bourg et des villages dangereuse
- Une dépendance énergétique automobile grandissante pour les ménages principalement liée à une augmentation des déplacements domicile - travail

Enjeux :

- Limiter l'impact des ponts sur l'étalement urbain dans le Val de Saône et organiser l'augmentation des flux de circulation
- Développer une offre alternative à la voiture dans les déplacements quotidiens et des modes de déplacement doux à l'intérieur des centres bourgs
- Sécuriser la traversée des centres bourgs

Economie

Points Forts :

- Une activité agricole et industrielle bien répartie sur le territoire
- Dynamisme et attractivité du pôle secondaire de Pont de Vaux
- Zone d'activité de Saint-Cyr-sur-Menthon créatrice d'emploi et potentiel de développement des ZAE important
- Richesse et diversité du tissu économique et notamment des PME et PMI

Points Faibles :

- Dépendance du Val de Saône vis-à-vis du mâconnais en terme d'emploi
- Absence de coordination entre les différentes zones d'activité du Val-de-Saône
- Dépenses des ménages effectuées en dehors du département

Enjeux :

- Maintenir et renforcer les activités économiques existantes
- Sécurité de l'offre de développement économique
- Développer et diversifier une offre commerciale de proximité en complément de l'offre de la Saône et Loire

Tourisme	
Points Forts : <ul style="list-style-type: none"> • Des activités nautiques diversifiées et mises en valeur (Port de fluvial, base de loisirs, étangs de pêche,...) • Un riche patrimoine naturel et bâti. • Une identité bressane ancrée dans les mentalités (musée des Planons, volaille de Bresse,...) • Un schéma touristique départemental et une implication du conseil général 	Points Faibles : <ul style="list-style-type: none"> • Manque de coopération et de projets intercommunaux • Une publicité et une complémentarité des offres insuffisantes • Manque de diversité des structures d'accueil • Absence d'itinéraire de promenade et de voie douce • Une offre concurrentielle du Mâconnais
Enjeux : <ul style="list-style-type: none"> • Mettre en valeur des potentiels encore inexploités • Elaborer une stratégie commune à l'aide d'une concertation entre tous les professionnels • Conserver le patrimoine local, architectural, naturel et culturel • Développer des synergies avec le Mâconnais 	

De nombreux enjeux transversaux apparaissent aux travers de cette conclusion et nécessitent la mise en place d'un document d'urbanisme à l'échelle supra-communale.

Le SCOT, en tant qu'outil de planification à l'échelle intercommunale, constitue donc une réponse adaptée aux problématiques de ce territoire :

- Limiter l'étalement urbain en répartissant et régulant la population sur le territoire.
- Contrer l'accentuation de la vulnérabilité énergétique en rapprochant la population des pôles.
- Adapter l'offre de logement pour une population qui se diversifie.
- Développer les transports en commun et les modes doux en lien avec la Saône et Loire.
- Avoir une vision d'ensemble de l'activité économique afin d'éviter les concurrences contre productives entre communes.
- Valoriser les espaces naturels, notamment la biodiversité présente dans les trames vertes et bleues, en développant le tourisme.

Le SCOT est donc un outil qui permet d'aborder ces problématiques d'aménagement du territoire à la bonne échelle. Cependant celui-ci ne peut être véritablement efficace qu'à condition qu'il soit accompagné d'un suivi rigoureux (observatoire) ainsi que d'une politique d'évaluation et de révision soutenue.

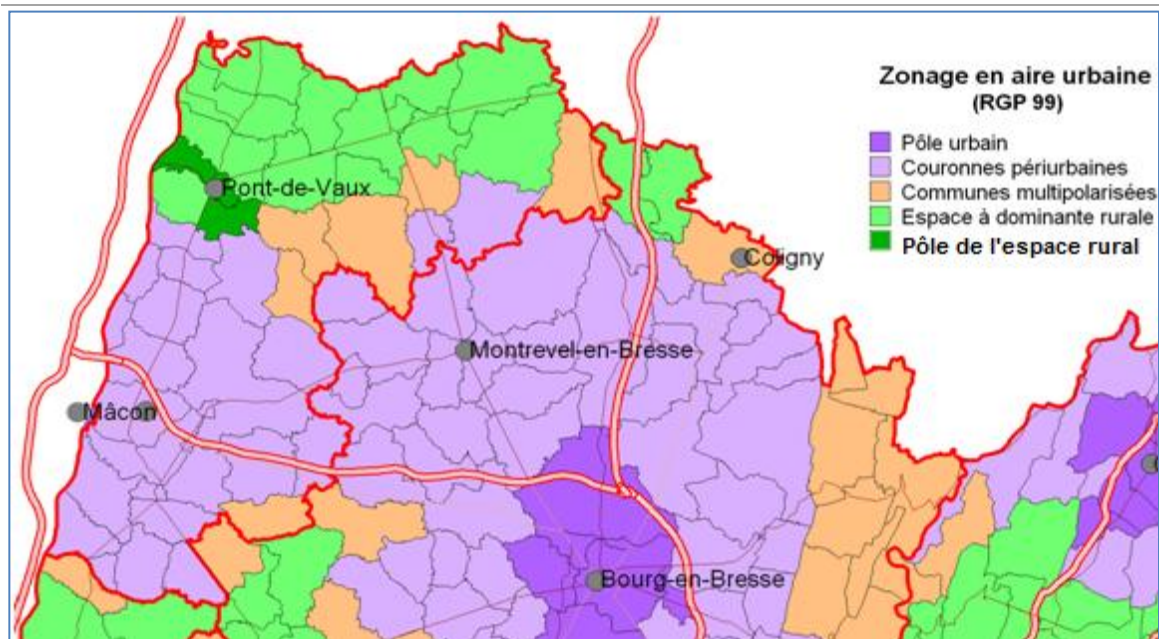
V. Prospective territoriale

La prospective est une démarche déterministe qui vise à se préparer aujourd'hui à ce qui peut arriver dans le futur. Elle ne consiste en aucun cas à prévoir l'avenir, mais à élaborer des scénarii possibles sur la base de données disponibles (états des lieux, dynamiques de territoire).

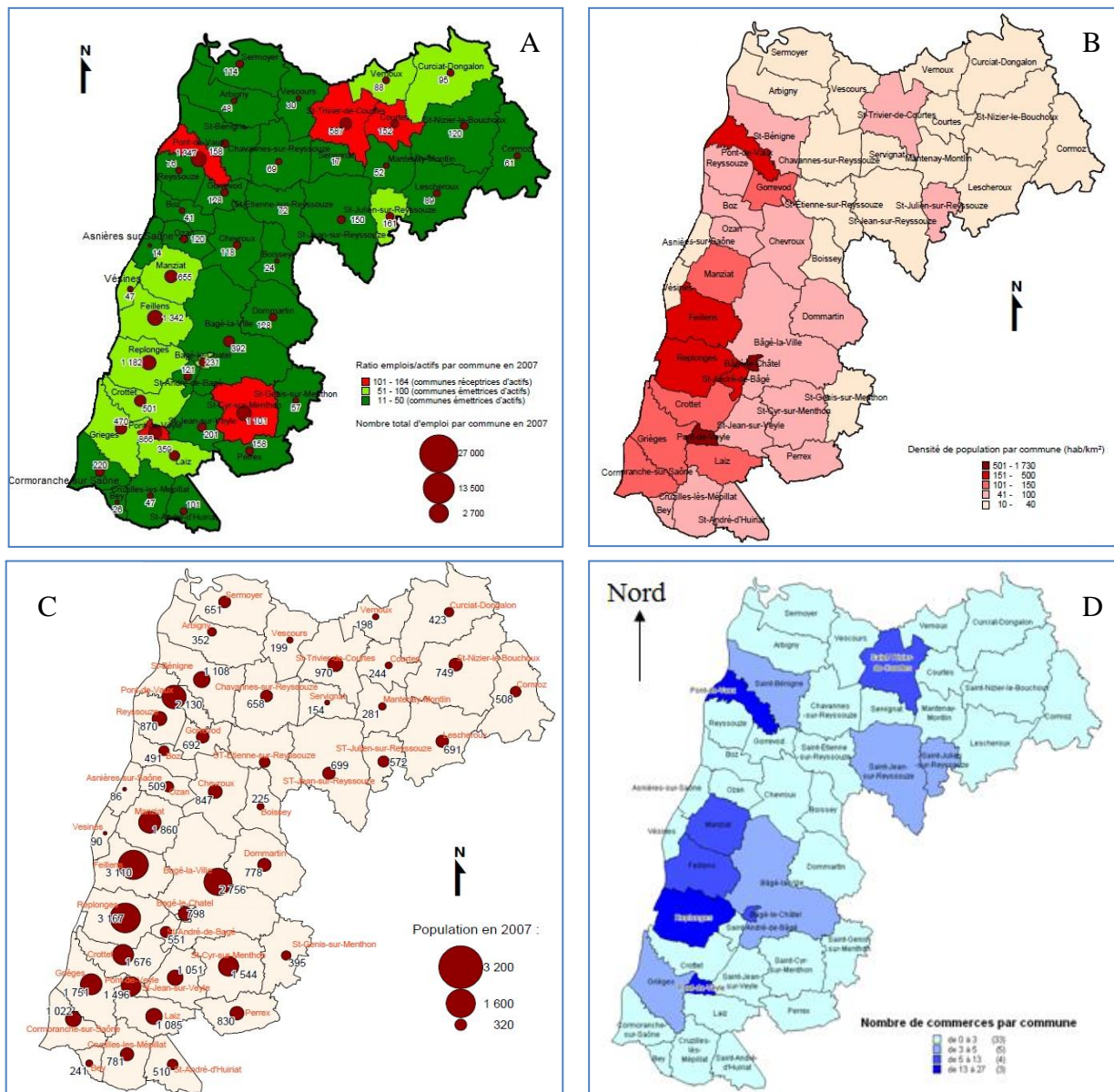
Cet outil d'aide à la décision a pour objectif d'identifier les facteurs de discontinuité qui peuvent avoir des conséquences sur les situations présentes et futures, afin d'envisager les futurs possibles d'un territoire. Cette démarche permet de penser collectivement à l'avenir d'un territoire, d'identifier les enjeux majeurs de son développement. Elle permet de favoriser les débats au sein d'une collectivité, d'un territoire, autour de questions complexes. L'idée est de mobiliser les acteurs ensemble autour d'intérêts communs dans le but de favoriser la discussion et les compromis.

Diagnostic Bresse – Val de Saône

Prospective territoriale



Carte 39 : Zonage en aire urbaine de l'INSEE



Carte 40 : Quatre cartes avant servi de base pour l'élaboration de l'armature territoriale

A : Les revenus et l'emploi par commune – B : Densité de population – C : Population en 2007 – D : Nombre de commerces par commune

A. Présentation de l'armature

1. Définition et différences avec les ZAUER de l'INSEE

Afin de mettre en perspective l'avenir du territoire, des éléments de prospective peuvent être avancés. Le premier intérêt est d'estimer, sur la base d'hypothèses crédibles différents scénarii d'évolution du territoire (et notamment de croissance démographique) et ainsi identifier les capacités d'accueil et les besoins du territoire pour y répondre. Le second intérêt est de pouvoir comparer les différents scénarii entre eux, leurs forces, leurs faiblesses pour en retenir un.

La prospective s'appuie sur la base d'une armature urbaine ayant été définie préalablement.

Celle-ci peut être définie comme « l'ensemble des communes constituées en structure hiérarchisée dans le périmètre du SCOT ou autre. Cela se traduit par la définition de classes dans lesquelles les communes sont rangées, ainsi que par l'étude des influences entre communes sur le territoire en question ». (Sources : CDU).

Dans un premier temps, l'analyse des Zonages en Aire Urbaine et en aire d'emplois de l'Espace Rural (ZAUER) réalisée par l'INSEE peut fournir une première indication (voir page ci-contre). Ces cartes sont principalement constituées à partir des analyses de flux domicile-travail. Une aire urbaine est définie par les communes dont au moins 40% des actifs de la population résidente travaillent dans le ou les pôles urbains les plus proches. Cette analyse place la grande majorité du territoire du SCOT dans la catégorie des communes mono ou multi-polarisées par Mâcon et/ou Bourg-en-Bresse. Un pôle urbain rural apparaît autour de Pont-de-Vaux et la plupart des communes situées au Nord du périmètre sont classées comme des communes rurales.

Cette classification est une base de départ pour construire une armature significative, mais elle contient plusieurs défauts :

- Elle n'est principalement basée que sur les données des flux domicile-travail.
- Elle ne fait apparaître que 3 grandes classes de communes.
- Elle peut ainsi regrouper dans la même classe des communes comme Vésine (90 hab), située en zone inondable et dont l'urbanisme est figé, et Replonges (3167 hab) dont l'urbanisation, le nombre de services et d'emplois n'ont rien à voir.

2. Méthode d'élaboration de cette armature (population, densité, commerces et services, nombre d'emploi)

Afin de construire une armature plus proche des réalités observées sur le terrain, mises en avant tout au long du rapport, une analyse croisée est nécessaire à l'aide des cartes suivantes :

- Carte représentant la population par commune
- Carte représentant la densité de population par commune.
- Carte représentant le nombre d'emplois par communes et le ratio emplois/actifs.
- Carte représentant le nombre de commerces par commune.

Des critères qualitatifs, liés aux discussions et aux sorties de terrain ont également été pris en compte.

Carte 41 : Présentation de l'armature territoriale



Les unités urbaines :

Ce sont des ensembles de communes présentant une zone de bâti continue (pas de coupure de plus de 200 mètres) et qui comptent au moins 2000 habitants. Pour les définir, des observations satellitaires et des statistiques de l'INSEE ont été utilisées.

3. *Présentation de l'armature*

L'armature retenue pour le territoire repose sur six grandes catégories de communes, les critères sur lesquelles ayant servis pour les classer sont à la fois des critères quantitatifs (population, nombre de services,...), mais également qualitatifs.

a. Les communes périurbaines :

Ce sont des communes fortes sur les plans démographique et économique. Situées à proximité de Mâcon, elles disposent de beaucoup d'emplois mais encore plus d'actifs. Moyennement dense, leur population est assez importante oscillant entre 2000 et 3000 habitants. Sur le plan économique, elles possèdent un nombre important de commerces (entre 5 et 13) sur leur territoire, ou à proximité directe (rayon de moins de 3 km). Elles ont vocation à se développer et se densifier dans le futur.

b. Les communes rurales équipées :

Cette classe regroupe des communes disposant d'au moins un facteur (localisation, nombre d'emplois, activité économique...) indiquant que ce sont plus que de simples communes rurales. Par exemple pour Saint Bénigne, la présence de Pont-de-Vaux à proximité, ainsi que son nombre important d'habitants et de services, constituent les points forts qui ont permis de classer cette commune dans cette catégorie.

c. Les pôles secondaires :

Cette catégorie regroupe Pont-de-Vaux et Pont-de-Veyle. Ces deux grosses communes (plus de 1500 habitants) disposent du nombre le plus élevé de commerces (respectivement 27 et 16). Elles sont réceptrices d'actifs, fortement denses (771 habitants/ km² à Pont-de-Veyle). En tant que chefs-lieux de canton, ce sont des lieux de gouvernance importants ou des communes ayant un fonctionnement autonome et une attractivité sur le territoire.

d. Pôle rural :

Situé au cœur d'un canton globalement rural, Saint-Trivier-de-Courtes se détache de ses communes avoisinantes. C'est au sein de ce chef-lieu de canton que l'on a le plus de commerces (9). Celui-ci est également très attractif pour les actifs. Saint-Trivier-de-Courtes présente la densité et le nombre d'habitants les plus forts de son canton. Finalement, ce pôle est plutôt défini par rapport à la faiblesse de ce qui l'entoure.

e. Communes rurales

Cette catégorie comprend des communes (de moins de 1000 habitants) avec une offre en commerce et service insuffisante (entre 0 et 2) pour permettre une autonomie à ces dernières. L'absence ou le faible nombre d'emplois est aussi commun à l'ensemble de ces villages.

f. Les cas particuliers (Vésines et Asnières-sur-Saône)

Ces deux communes Vésines et Asnières, peu peuplées, ont été classées dans une catégorie à part car le PPRI de la Saône recouvre entièrement ces dernières. Par conséquent, aucune nouvelle construction n'y est possible.

B. Le choix d'une nouvelle organisation de la population

Les scénarii sont des outils de sensibilisation et de communication. Ils sont une manière d'imaginer des situations spatiales données, mais ne représentent pas une fin en soi. Sur la base de ces derniers, les élus peuvent se faire une représentation claire et volontariste du territoire qu'ils souhaiteront à l'avenir. Le but est alors de leur permettre par la suite de trouver le moyen de gérer et d'accompagner au mieux ces situations.

1. Méthode d'élaboration des scénarios « Fil de l'eau » et « SCOT vertueux »

Les deux scénarii menés par la suite vont reposer sur l'armature décrite précédemment. Ils utilisent également des leviers communs tels que la répartition de la population, en jouant sur les taux de croissance, et la taille des parcelles des habitations.

a) Scénario au fil de l'eau :

Le scénario fil de l'eau vise à projeter le territoire à l'horizon 2027, dans la continuité de sa dynamique actuelle. Il est nommé « au fil de l'eau » puisqu'aucune mesure urbanistique collective n'est mise en place ou programmée à l'échelle « SCOT ». Dans ce cas, la compétence aménagement de l'espace est gérée de manière individuelle par les élus à l'échelle communale. Il s'agit donc d'un scénario témoin destiné à mettre en évidence la consommation abusive du foncier.

Pour le scénario au fil de l'eau, les taux de croissance de population ont tout d'abord été calculés à partir de l'évolution de la population entre 1999 et 2007 afin d'estimer la population jusqu'à 2017. Pour arriver jusqu'à 2027 une baisse de 25% a été volontairement appliquée aux taux de croissance afin d'avoir une estimation en accord avec les projections démographiques de l'INSEE à 2040 qui prédisent, sur le secteur, une baisse de la croissance démographique. Un taux de décohabitation a ensuite été calculé à l'aide d'une courbe de tendance réalisée à partir de l'évolution de la taille des ménages depuis 1968. A partir de ces taux, et à l'aide de l'indicateur sur la décohabitation (2,44 personnes par logement en 2017 contre 2,38 en 2027), il a été possible de déterminer un besoin en logements par commune. Au final, en se basant sur des tailles de parcelles moyennes, relevées dans chaque type de commune sur les permis de construire récents, il est obtenu une consommation de surface foncière approximative.

b) Scénario SCOT vertueux :

Le scénario de SCOT vertueux est basé sur un choix de répartition de la population plus volontariste, basé sur le niveau d'équipement de l'armature urbaine. Il joue ainsi un rôle fort dans la répartition des populations au sein des communes et dans l'organisation générale du territoire. Il se veut plus économe vis-à-vis de la consommation des surfaces foncières. Il est surtout de mettre en adéquation la répartition de la population avec le niveau d'équipements et donc avec le potentiel de la commune. Pour illustrer ce fait, il cherche à limiter les déplacements pendulaires et l'étalement urbain.

En jouant sur les taux de croissance du territoire, nous avons pu impacter sur la répartition des populations au sein du SCOT. Dans ce sens, des taux de croissance plus forts pour les communes proches de l'aire urbaine ont été appliqués ainsi que pour les pôles secondaires. Par la suite le nombre de logements est calculé de la même manière que précédemment. Cependant, les tailles de parcelles par logement ont été radicalement revues à la baisse, selon la catégorie à laquelle appartient la commune.

	Communes périurbaines	Communes rurales équipées	Pôles secondaire	Pôle rural	Communes rurales	Cas particuliers	Total
Nombre de communes	6	8	2	1	26	2	45
Population en 1999	11 209	8 315	3 498	963	11 320	182	35 487
Population en 2007	12 361 (30,7 %)	9 689 (24 %)	3 626 (9%)	970 (2,4 %)	13 483 (33,5 %)	176 (0,4 %)	40 306
Population en 2017	13 991	11 798	3 797	979	16 963	181	47 708
Population en 2027	15 374 (28,2 %)	13 743 (25,2 %)	3 932 (7,2 %)	985 (1,8 %)	20 330 (37,3 %)	194 (0,3 %)	54 558
Variation de population entre 2007 et 2027	3 013	4 053	306	15	6 847	18	14 253
Besoin de logements pour 2027	1 609	2 003	219	29	3 316	12	7 188
Taille moyenne parcelle (m²)	750	850	750	850	1000	0	
Surface consommée en ha	121	170	16	3	332	0	641
Foncier disponible dans le PLU*	273 (+ 152)	187 (+ 25)	1	24 (+ 22)	473 (+ 164)	0 (0)	959 (+ 360)

Tableau 12 : Résultat du scénario au fil de l'eau

*Source DDT 01 en 2008 : certaines communes n'étant pas renseignées les chiffres sont non exhaustifs

c) Résultats prospective fil de l'eau

D'après les calculs réalisés, on compte environ 14 000 nouveaux habitants sur le territoire du SCOT à l'horizon 2027 qui consommeraient une surface équivalente à 641 ha. Selon le scénario prospectif choisi, cette population ne sera pas répartie de la même façon sur le territoire.

La prospective au « fil de l'eau », c'est-à-dire sans SCOT, démontre une répartition des nouveaux habitants en 2027 surtout dans les communes rurales (37,3% de la population habitera dans une commune rurale). La proportion d'habitants dans les communes périurbaines, ainsi que dans les pôles secondaires et ruraux, aura tendance à diminuer au profit d'une augmentation des constructions nouvelles dans les zones rurales, possédant peu d'équipements. C'est donc dans ces zones qu'il faudrait construire plus de 3 300 logements, ce qui va de pair avec une consommation de foncier de plus de 330 ha.

Ces résultats illustrent bien le fait que les populations aient toujours plus loin de leur lieu de travail et de consommation, entraînant une dépendance de plus en plus importante vis-à-vis de la voiture. L'inadéquation entre ces tendances et les lois Grenelle visant à réduire les émissions de CO2 est frappante.

L'inadéquation entre le foncier disponible à l'urbanisation dans les documents d'urbanisme et les besoins réelles des communes est également importante. Malgré plusieurs communes non renseignées pour leur foncier disponible, il y a 152 ha en trop pour les communes périurbaines à l'horizon 2027 et 164 ha en trop pour l'ensemble des communes rurales.

	Communes périurbaines	Communes rurales équipées	Pôles secondaire	Pôle rural	Communes rurales	Cas particuliers	Total
Nombre de communes	6	8	2	1	26	2	45
Population en 1999	11 209	8 315	3 498	963	11 320	182	35 487
Population en 2007	12 361 (30,7 %)	9 689 (24 %)	3 626 (9 %)	970 (2,4 %)	13 483 (33,5 %)	176 (0,4 %)	40 306
Population en 2017	15 823	11 582	4 642	1 182	14 314	176	47 719
Population en 2027	19 053 (35 %)	13 244 (24,4 %)	5 590 (10,3 %)	1 372 (2,5 %)	14 971 (27,5 %)	176 (0,3 %)	54 406
Variation de population entre 2007 et 2027	6 692	3 554	1 963	402	1 489	0	14 101
Besoin de logement pour 2027	3 198	1 767	938	197	949	0	7 050
Taille moyenne parcelle (m²)	400	600	400	600	700	0	
Surface consommée en ha	128	106	38	12	66	0	350
Foncier disponible dans le PLU*	273 (+ 145)	187 (+ 88)	1	24 (+ 12)	473 (+ 413)	0 (0)	959 (+ 643)

Tableau 13 : Résultat du scénario " SCOT vertueux "

*Source DDT 01 en 2008 : certaines communes n'étant pas renseignées les chiffres sont non exhaustifs.

Pour la prospective « SCOT vertueux », en changeant les taux de croissance, on arrive à répartir la population différemment sur le territoire du SCOT. Les 14 000 nouveaux habitants se retrouveraient surtout dans les communes périurbaines (35% de la population). Les deux pôles secondaires ainsi que le pôle rural gagneraient également plus de population qu'avec le scénario « fil de l'eau » (volonté de repolarisation). Quant aux communes rurales, la proportion de population y habitant diminuerait de 10% (passant de 37% à 27% de la population totale). Des prescriptions sur la taille des nouvelles parcelles sont également envisageables.

Cette nouvelle répartition entraînerait une consommation totale de foncier de 350 ha, soit une économie de 291 ha par rapport au scénario « fil de l'eau ». Ceci est principalement dû à la réduction de la taille moyenne des parcelles ainsi qu'au fait que plus de gens vivraient dans les communes périurbaines, où la taille moyenne des parcelles est encore plus réduite.

Un SCOT permet donc de rediriger les habitants vers des zones proposant des services et commerces, de renforcer les pôles déjà existants et de contenir le développement des communes rurales reculées, afin de limiter les déplacements et la précarité énergétique des ménages.

L'écart entre les besoins prévus et le foncier disponible dans les documents d'urbanisme de chaque commune devient énorme (+ 88 ha pour les communes rurales équipées et + 413 ha pour les communes rurales). Une mise en conformité entre les résultats du scénario choisi du SCOT et les documents d'urbanisme de chaque commune devient donc plus que nécessaire.

Ces résultats sont quantitatifs. De nombreux paramètres supplémentaires peuvent y être apportés :

- Des prescriptions concernant la volumétrie et la hauteur du bâti. Ceci peut permettre de densifier encore plus dans les zones périurbaines, rétrécissant encore la taille moyenne des parcelles pour économiser du foncier.
- Des logements mitoyens qui permettraient d'économiser de l'énergie pour le chauffage.
- Des prescriptions obligeant les communes possédant des enclaves à les remplir progressivement, avant de pouvoir augmenter la taille de leur tâche urbaine. Ceci permet de réduire la taille des interfaces entre le milieu urbain et la campagne.

Au total, les 641 ha consommés au fil de l'eau ne représentent que 1% de la superficie totale du SCOT. Avec un gain de presque 300 ha on économise ainsi 0,5% de la surface du territoire en 20 ans.

C. Des éléments plus qualitatifs à prendre en considération

Les leviers habituellement mis en œuvre ne sont pas suffisants pour justifier de la mise en place d'un SCOT. A ces chiffres de population et de consommation de foncier, il faut également ajouter des prérogatives en lien avec un développement plus qualitatif du territoire, afin de réellement justifier l'application d'un document d'urbanisme contraignant pour les communes.

1. Prise en compte des enjeux environnementaux et des surfaces agricoles

Dans le cadre d'un développement plus harmonieux du territoire, les enjeux environnementaux et agricoles du territoire sont à prendre en compte. En effet ce sont des éléments qui structurent le paysage et par conséquent le cadre de vie des habitants.

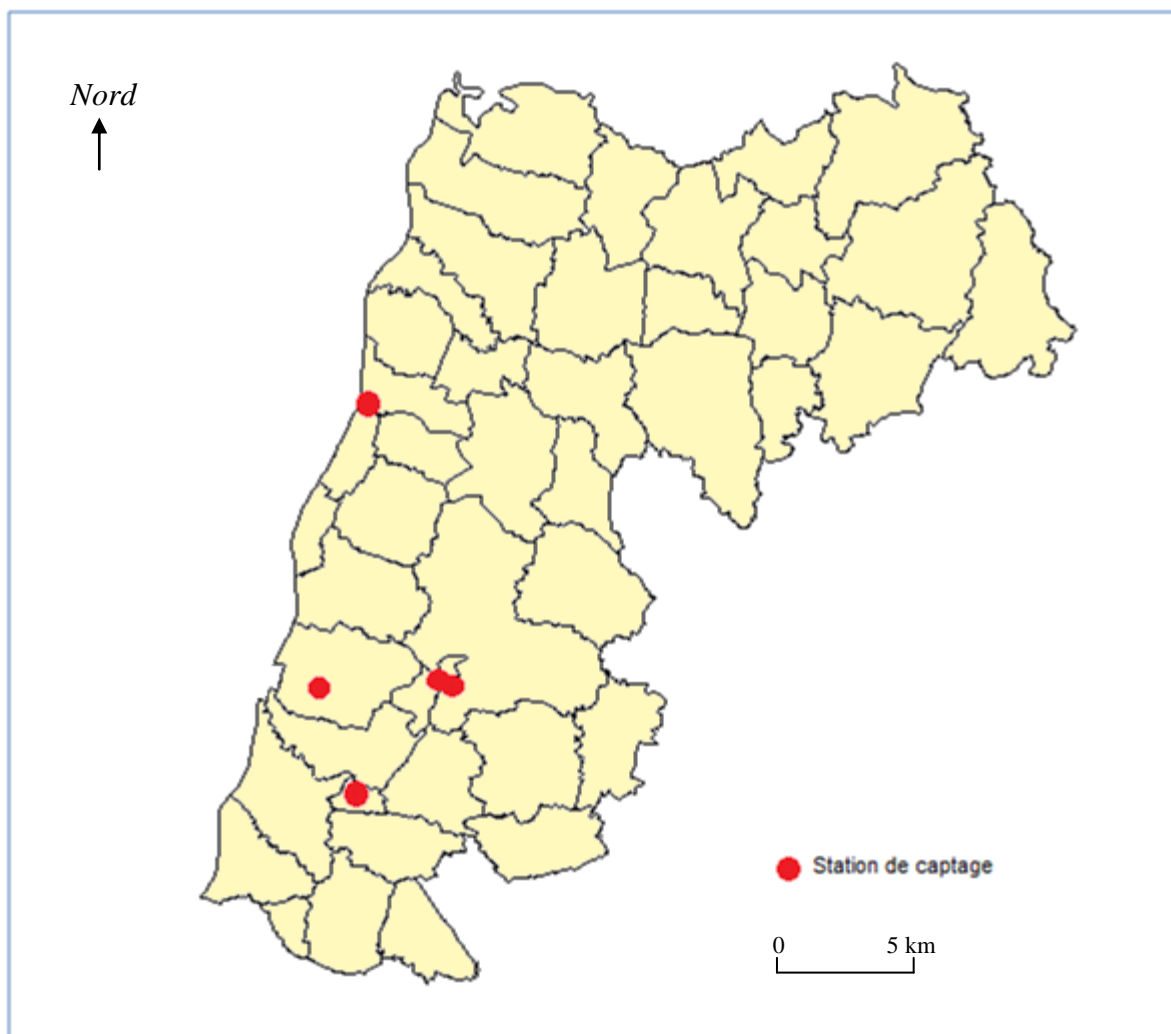
Dans le Val de Saône:

La continuité du corridor écologique est importante. Les prairies humides sur le bord de la Saône, représentent un vaste espace écologique. Si le front urbain ne progresse pas sur cet espace, en grande partie parce qu'il est inondable, les infrastructures liées aux déplacements entre les deux rives de la Saône le font de plus en plus. Avec le développement de la rive gauche, les liaisons routières se sont développées, et ont coupé cet espace, en isolant des biotopes et leurs populations faunistiques.

L'intérêt agronomique du sol : Le Val de Saône comporte une zone propice au maraîchage, avec les sables de Manziat. Cette zone, relativement abandonnée par les maraîchers, laisse place à des friches qui se boisent. Ce territoire, malgré le peu de surfaces encore exploitées, reste le premier producteur maraîcher de l'Ain. Il n'est pas inconcevable de penser que soutenue, cette activité puisse acquérir un rayonnement économique assez grand sur le marché local et national pour être viable. Si cette idée de pôle maraîcher est retenue, il faut préserver ces terres qui sont peu à peu gagnées par l'urbanisation.

Le Val-de-Saône a un besoin manifeste d'urbaniser, de par sa localisation proche du Mâconnais.

Ceci-dit, au regard des deux caractères cités précédemment, une urbanisation très dense est nécessaire afin de ne pas détruire les espaces d'intérêts écologique et agronomique. Le SCOT est un outil qui permettrait la mise en cohérence de cette urbanisation.

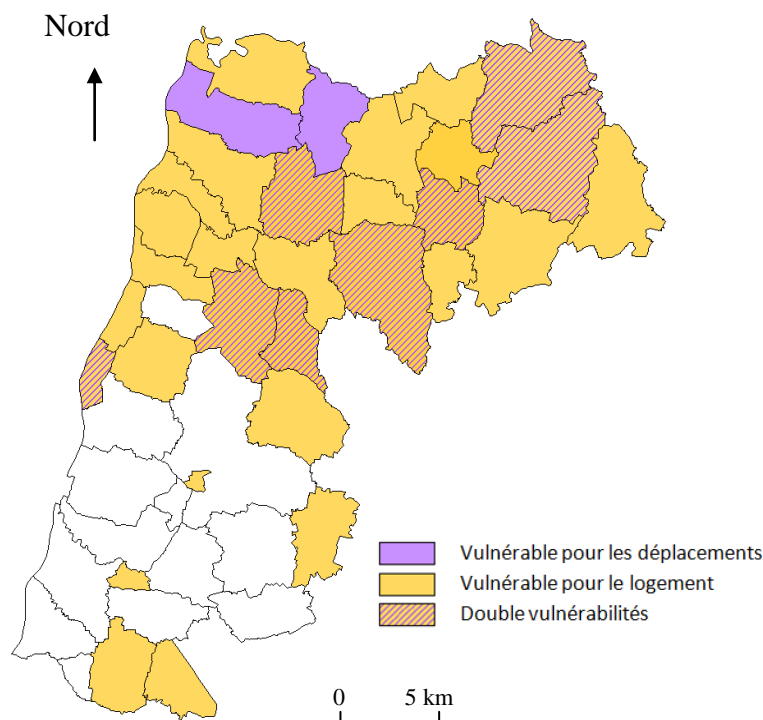


Carte 42 : Localisation des stations de captage sur le territoire

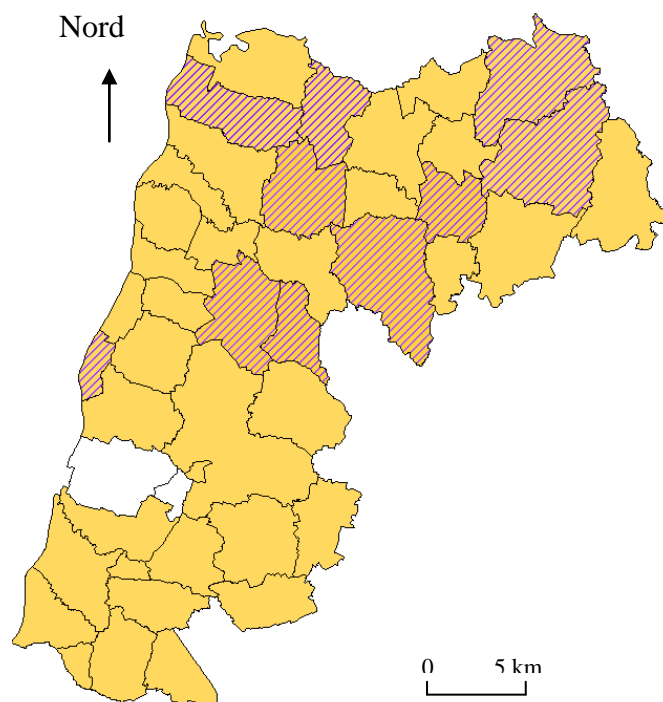
Les nappes phréatiques sont également un sujet à prendre en compte dans le développement d'un projet de territoire. En effet, l'installation de nouvelles populations et des équipements qui en découlent étant une source potentielle de pollution sur les nappes phréatiques (localisées assez près de la surface) est nécessaire de raisonner à l'échelle territoriale. Il existe 5 stations de captage sur notre territoire, toutes situées en Val-de-Saône. La préservation des environs de ces stations est essentielle pour assurer la distribution d'une eau de qualité à la population du territoire.

En Bresse :

Le territoire est assez homogène et ne présente pas de menace ou d'enjeu véritable d'un point de vue agricole ou environnemental. La localisation de nouvelles populations doit néanmoins abonder dans le sens écologique, c'est-à-dire en veillant à ne pas déstructurer le bocage bressan, qui a un rôle de corridor écologique. Celui-ci disparaît peu à peu pour le moment, suite à un changement des pratiques culturelles, et l'urbanisation a la possibilité d'évoluer, sans pour autant entretenir cette destruction.



Carte 44 Double - vulnérabilités en 2017



Carte 43 : Double - vulnérabilités en 2027

Tableau 15 : 3 scénarios de transport pour les actifs de Feillens allant à Mâcon

Mode de déplacement	2010 Coût	2027 Coût	Durée (aller)
Voiture individuelle	1,46 €	2,60 €	11 min
Covoiturage + vélo	0,73 €	1,3 €	21 min
Vélo + transport en commun	4 €	/	38 min (*)

(*) = 27 min de transport en commun entre l'arrêt la croix blanche et la gare SNCF de Mâcon

Tableau 14 : 3 scénarios de transport pour les actifs de Saint-Jean-sur-Reyssouze allant à Bourg-en-Bresse

Mode de déplacement	2010 Coût	2027 Coût	Durée (aller)
Voiture individuelle	4 €	7,10 €	32 min
Covoiturage + vélo	2€	3,55 €	42 min
Vélo + transport en commune	4 €	/	51 min (**)

(**) = 16 min de vélo pour aller de Saint-Julien-sur-Reyssouze où se situe l'arrêt de bus + 35 min de transport en commun entre l'arrêt : St Julien Poste et la Gare de Bourg en Bresse)

NOTE :

- Les estimations ont été réalisées pour une voiture citadine, essence à 1,3 €/ L aujourd'hui et à 2,3 €/L en 2027. (source : viamichelin)
- Pour le covoiturage + vélo : l'estimation du temps de vélo a été fixée à 10 min aller-retour pour se rendre au lieu de rendez-vous et le temps d'attendre quelques minutes la voiture.
- le scénario de covoiturage est minimaliste puisque les calculs sont basés sur seulement deux passagers par véhicule.

2. Déplacements et vulnérabilité

a) Prospective au fil de l'eau

Dans le cadre d'une réflexion prospective qualitative, la prise en compte des indicateurs tels que la vulnérabilité énergétique des ménages et les déplacements domicile-travail est essentielle. En effet ces indicateurs révèlent la santé du budget des ménages.

La projection au fil de l'eau des vulnérabilités énergétiques à 2017 illustre le fait que seul le canton de Pays de Bâgé n'est soumis à aucune contrainte. Ceci pouvant être expliqué par sa localisation centrée sur le territoire, ainsi que sa proximité aux zones d'activité.

Pour ce même scénario à l'horizon 2027, l'ensemble du territoire, excepté deux communes, est recouvert par ce phénomène. Dans l'hypothèse que les distances domicile-travail restent inchangées au cours du temps, l'inflation des prix du carburant (placée en annexes n° 3) est la principale cause d'extension du phénomène. Le nord du territoire qui sera intégralement fragilisé en 2017, sera fortement contraint en 2027.

Note :

La projection des dépenses énergétiques liées aux logements n'a pas pu être réalisée aux horizons 2017 et 2027. Le manque de données concernant les modes de chauffage et les consommations moyennes d'énergie en est la cause.

b) Alternative dans les modes de transport

Les vulnérabilités grandissantes liées aux déplacements s'avèrent peu propices à l'utilisation prolongée du véhicule individuel. Dans cette optique, trois scénarios (voir tableaux n°14 et 15) ont été envisagés pour les villes de Feillens et Saint-Jean-sur-Reyssouze. Ces scénarios représentent des modes de déplacements pouvant être envisagés par les actifs pour se rendre sur le lieu de travail.

Les résultats obtenus :

En 2010, la voiture individuelle semble être le mode de transport le plus intéressant d'un point de vue qualité/prix. Cependant il pourrait être amélioré dans sa notion de coût financier avec le covoiturage, qui mériterait d'être développé entre les actifs qui travaillent sur un même lieu de travail. Dans les cas des deux villes, les transports en commun ne sont pas avantageux. En effet, soit ils représentent un coût de déplacement élevé, soit ils ne sont pas compétitifs car ils affichent des temps de parcours importants.

A l'horizon 2027, le véhicule individuel est toujours le mode de déplacement le plus rapide. Cependant, avec la hausse des prix des carburants et les frais d'entretien liés à l'usage répétitif du véhicule, il devient financièrement inaccessible pour une part toujours plus importante de la population. Le covoiturage semble être une alternative peu contraignante permettant de diviser au minimum par deux les frais de déplacements.

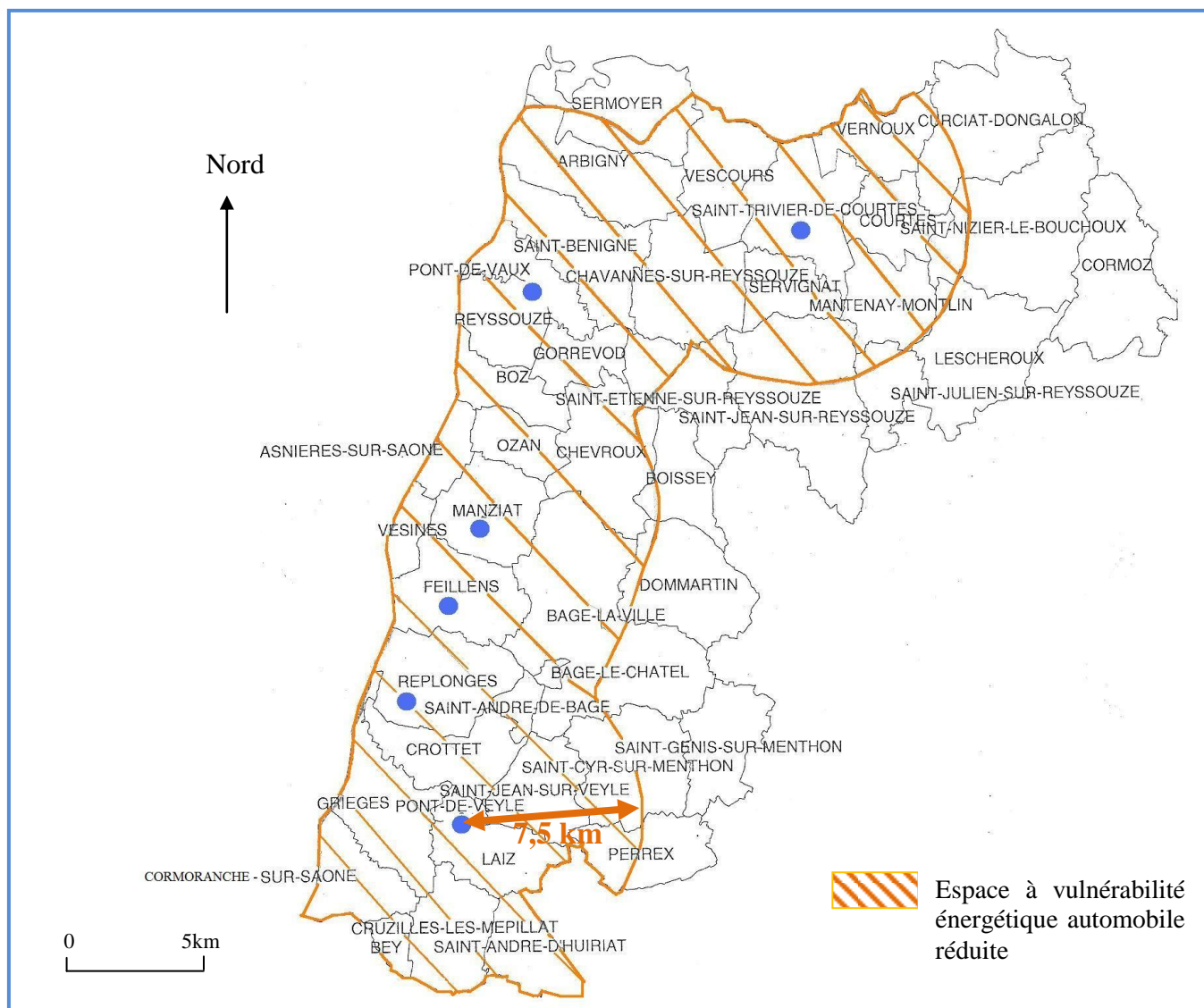


Schéma 17 : Polarisation du territoire entraînant une diminution des vulnérabilités automobiles

Méthode :

L'estimation du rayon de 7, 5 km de la zone à l'intérieur de laquelle la vulnérabilité énergétique automobile se serait restreinte résulte de plusieurs hypothèses :

- 15 km de distance pour se rendre au travail : cela correspond à la limite maximum, selon les projections prospectives sur les déplacements, qu'un ménage peut supporter avant de devenir vulnérable.

- Il a été estimé que la distance « à vol d'oiseau » était deux fois plus courte que le trajet réellement effectué en voiture.

- Cette zone a été limitée au territoire d'étude, ce qui explique que le rayon de la zone est plus restreint côté Saône.

c) Des pistes de réflexion visant à améliorer la qualité de vie

Au regard des constats élaborés dans la partie précédente, et du diagnostic sur la vulnérabilité des ménages vis-à-vis de l'automobile, il a semblé intéressant de penser à des alternatives à l'échelle du SCOT. En se basant sur un développement polarisé, des ébauches de solutions pourraient être envisagées.

L'élargissement des réseaux de transport en commun de Mâcon (SIVUM,) serait une opportunité à saisir pour améliorer la desserte des communes de l'Ain avoisinantes, telles que Feillens.

Néanmoins, pour des communes plus éloignées et isolées, à l'image de Saint-Jean-sur-Reyssouze, la mise en place d'un réseau de transport en commun efficace s'avère difficile. La solution résulterait davantage d'un changement du comportement des actifs, relatif à leur choix d'implantation de résidence vis-à-vis de leur lieu de travail.

Dans cette optique, la carte n°... montre que dans l'hypothèse du développement polarisé, des zones d'emplois dans des villes stratégiques de l'armature territoriale permettront de réduire considérablement la vulnérabilité énergétique automobile des ménages. (L'hypothèse étant que la majorité des actifs situés à proximité de ces nouveaux pôles y travaillent).

Parallèlement, cette diminution des distances engendrera une réduction de l'impact des véhicules sur l'environnement. L'objectif de la réduction des gaz à effet de serre étant une priorité dans la lutte contre le réchauffement climatique, l'objectif en France est de diviser par quatre les émissions entre 1990 et 2050.

Cette carte ne constitue pas une solution mais plutôt une hypothèse de travail sur le rabattement des actifs qui pourrait être envisagée dans le cadre d'une réflexion sur les problèmes liés aux déplacements sur l'ensemble du territoire.

3. La diminution de la dispersion des services

La réflexion sur la polarisation émane de constats directement liés au territoire, comme la dispersion des services et des commerces de proximité entre les communes du territoire. De plus, l'absence de grandes structures proposant des services de niveaux supérieurs rend le territoire Bresse-Val de Saône dépendant vis-à-vis du mâconnais.

La piste d'étude menée sur la polarisation du territoire repose sur un regroupement des populations au sein des pôles du territoire. Si ces derniers se peuplent suffisamment, ils pourront plus aisément se doter de structures de services de niveaux supérieurs et de grands équipements tels des médiathèques, lycées, hôpitaux...

Synthèse

La prospective est un exercice qui repose sur la création de scénarios contrastés visant à montrer les différentes possibilités du territoire. Dans le cadre de l'étude, seuls deux scénarios ont été exécutés en se fondant sur un apport massif de la population, ce qui offre une vue très partielle des futurs envisageables du périmètre Bresse - Val de Saône. Il aurait été intéressant de développer d'autres scénarios comme par exemple un solde migratoire négligeable, ou encore une explosion de l'attractivité de Mâcon,...

La différence de consommation du foncier constatée entre les scénarios fil de l'eau et SCOT est faible. Cela met en évidence la limite d'utilisation d'indicateurs quantitatifs pour mesurer l'impact d'un document d'urbanisme tel que le SCOT. Certes il permet de visualiser des problèmes tels que le fait que les communes ont tendance à ouvrir à l'urbanisation des surfaces trop importantes pour l'urbanisation.

La partie prospective qualitative vise à mieux cerner des points d'intérêt, non quantifiables qu'ils seraient intéressant de préserver pour ne pas dégrader les richesses du territoire et à plus forte raison la qualité de vie des habitants. Les réflexions qui y ont été développées ne sont pas exhaustives et représentent davantage des pistes de réflexion que des fins en soit.

VI. Critiques et limites de l'étude

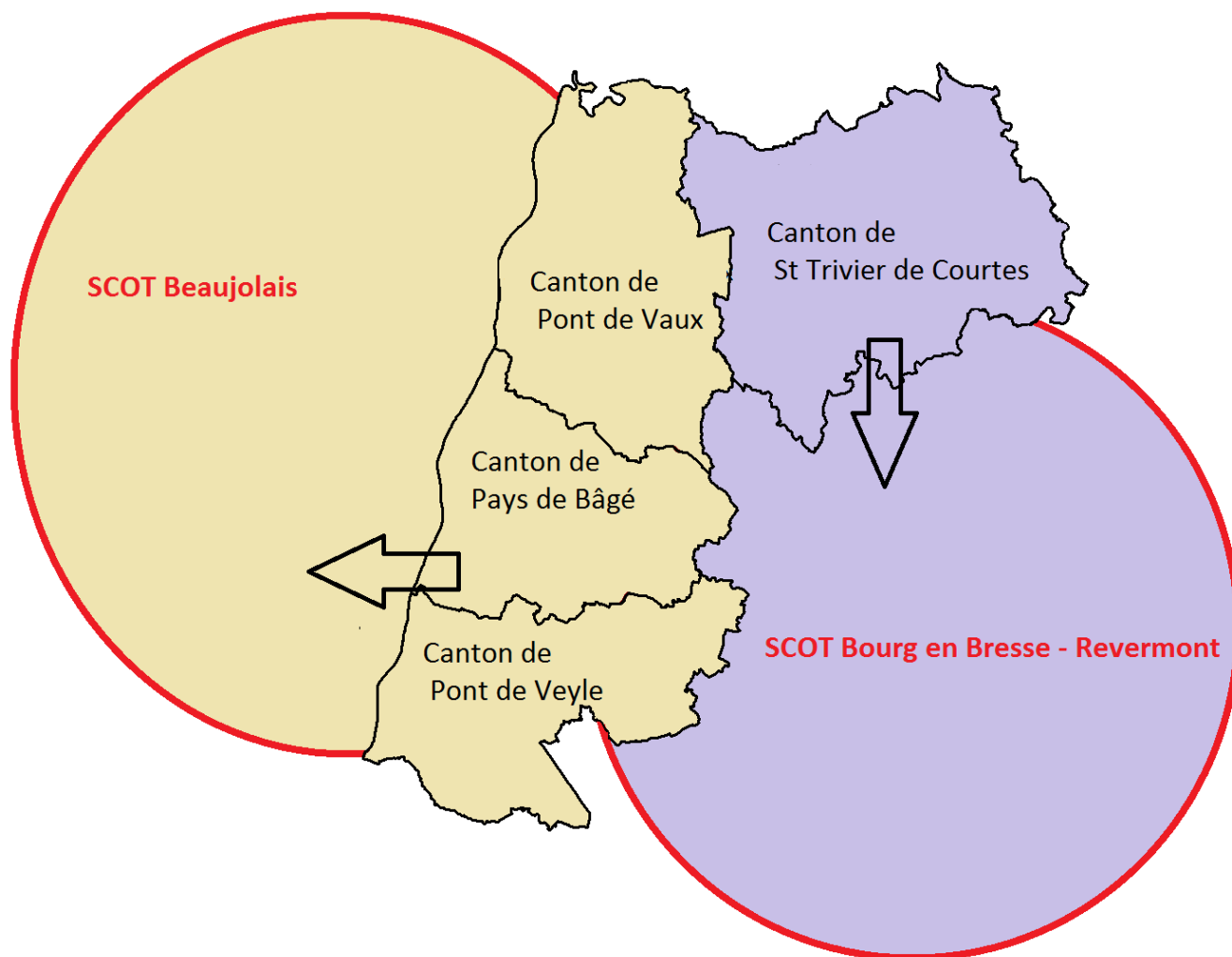


Schéma 18 : Scénario " SCOT Agglomération"

Cet exemple de scénario SCOT induit l'entrée des trois cantons du Val de Saône dans le SCOT Beaujolais, créant ainsi un périmètre SCOT regroupant l'ensemble du bassin de vie et de la couronne périurbaine de Mâcon.

Ce périmètre exclut le Canton de Saint-Trivier-de-Courtes, qui rejoindrait alors le SCOT Bourg-en-Bresse-Revermont qui contient déjà une partie des communes rurales Bressannes.

Ce SCOT mettrait en adéquation le périmètre vécu et le périmètre administratif.

A. Partie critique :

1. Un périmètre de SCOT impertinent ?

Au regard des dynamiques internes :

Le mot « cohérence » est sans doute le plus important dans l'acronyme « SCOT ». Or, force est de constater que la cohérence interne du périmètre d'étude n'est pas beaucoup ressortie tout au long de son analyse. Au contraire, ce périmètre rassemble des territoires hétérogènes.

Même si certaines grandes tendances générales s'appliquent à l'ensemble du territoire, les deux grandes entités, que sont le Val de Saône et la Bresse, présentent chacune des caractéristiques et des enjeux singuliers.

Le Val de Saône présente une périurbanisation soutenue, une économie industrielle liée à Mâcon et des rythmes de constructions élevés depuis déjà plusieurs dizaines d'années. Les flux pendulaires qui en découlent sont, eux aussi, caractéristiques des zones périurbaines de première ou deuxième couronne d'agglomération.

Tous ces éléments concourent à ce que le territoire connaisse des pressions foncières importantes ainsi que de l'étalement urbain, avec la construction de plus en plus accrue de lotissements. Ces dynamiques entrent dans un conflit frontal avec l'agriculture, et notamment le maraîchage, mais également avec un milieu naturel présent tout le long de la trame bleue du Val de Saône, représenté par les prairies humides.

Le risque de crue de la Saône s'applique exclusivement à cette partie du SCOT.

Cependant le Val de Saône, lui-même, peu être subdivisé en deux secteurs :

- Un secteur Sud composé des deux cantons de Pont-de-Veyle et Pays de Bâgé qui font partie intégrante de la zone périurbaine de l'agglomération Mâconnaise. Ils sont, de ce fait, très influencés du point de vue économique par la ville de Mâcon.
- Un secteur nord comprenant le canton de Pont de Vaux, plus autonome, moins influencé par l'agglomération Mâconnaise car sans pôle fort sur la rive opposée.

A l'inverse, la partie Bressane est beaucoup plus rurale et agricole. L'attraction de nouvelles populations dans cette partie Est est très récente, et n'a pas produit d'aussi grands bouleversements que dans le Val de Saône. Elle n'empêche pas non plus un vieillissement plus rapide de la population.

Ce territoire est situé à l'écart des grands axes de circulation et à plus d'une demi-heure des grands services (hôpital, centre commercial, lycée, médiathèque...). Il est plus pauvre et présente une économie majoritairement tournée vers l'agriculture.

Au regard des dynamiques externes :

Le périmètre du SCOT constitue une partie seulement de l'enveloppe périurbaine de Mâcon. Il y a des cantons très périurbains au Sud, et ruraux au Nord, avec une transition progressive entre les deux entités. Le périmètre ne représente donc qu'une fraction de l'aire urbaine mâconnaise, qui plus est spécifique, car située exclusivement côté Ain et regroupant à la fois des communes périurbaines et d'autres encore très rurales.

Le décalage entre la forme de l'aire urbaine (qui traduit mieux le territoire sur lequel s'organise la vie de la population) et le périmètre du SCOT est important.

Cet écart constaté entre l'organisation interne et externe du territoire et le périmètre de SCOT arrêté par le préfet il y a déjà 10 ans, incite à critiquer le périmètre actuel du SCOT et à proposer de nouveaux territoires de coopération. Les nouvelles limites données au SCOT permettraient la pleine expression des collaborations politiques locales afin d'avoir une approche plus pertinente à une échelle adéquate de l'aménagement de l'espace (voir carte page précédente).

2. *Le rôle de l'Etat en question :*

La mise en route et l'élaboration d'un SCOT sont des opérations qui prennent de nombreuses années :

- 4/5 ans pour la phase de diagnostic, d'écriture des statuts et de négociation.
- 4 à 5 années supplémentaires pour la mise en action et les premiers effets sur le territoire.
-

A ce titre, le rôle de l'Etat est fondamental car c'est lui qui légifère et qui a les moyens d'impulser des stratégies et d'arrêter des périmètres par l'intermédiaire des préfets. Il faut rappeler que toutes les communes situées à moins de 15km d'une agglomération devront faire parti d'un SCOT en 2013, et que l'ensemble des communes françaises devront faire de même d'ici à 2017.

Il paraît donc difficile de tenir ce calendrier pour le secteur d'étude.

Des interrogations fortes demeurent sur la question de la pertinence et de la cohérence du périmètre retenu pour le SCOT Bresse-Val de Saône. Comme l'a démontré le diagnostic, le territoire contient d'importantes hétérogénéités qui constituent des éléments paralysants pour la bonne marche de la mise en place du SCOT. Ce périmètre défensif s'est constitué en réaction aux territoires voisins, qui eux, avaient commencé à s'organiser.

Malgré ces défauts le périmètre a tout de même été arrêté par le préfet en 2001. Depuis 10 ans, aucune avancée notable n'a été constatée. Il n'y a même pas de structure juridique porteuse du SCOT.

N'y aurait-il pas des moyens juridiques à mettre en œuvre pour inciter plus fortement les communes à se lancer dans l'élaboration des SCOT ?

Des analyses complémentaires, portant sur la pertinence des périmètres à retenir, ne seraient-elles pas souhaitables, au préalable, afin que les périmètres retenus soient en adéquation avec la façon dont vivent les populations des territoires concernés ?

B. Les limites de l'étude :

Le temps imparti pour la réalisation du pré-diagnostic s'est avéré être insuffisant pour traiter toutes les thématiques et répondre de manière exhaustive aux objectifs du cahier des charges.

Les trois mois d'étude n'ont donc pas suffi pour pouvoir rencontrer un panel très représentatif des élus du territoire. Le manque d'intérêt, parfois déclaré, d'un certain nombre d'acteurs vis-à-vis de l'étude a constitué un handicap important.

L'absence de rencontres et de discussions avec les acteurs économiques du territoire (syndicats d'agriculteurs, représentants des principales entreprises du secteur...) constitue une lacune qu'il sera nécessaire de combler dans les futures études concernant le périmètre du SCOT Bresse-Val de Saône.

Une étude d'opinion, basée sur un questionnaire, permettrait d'avoir l'avis de la population ainsi qu'un retour sur le vécu des ménages du secteur par exemple. Cette étude, qui aurait pu être enrichissante pour le rapport et le choix des orientations à retenir, n'a pu être réalisée faute de temps.

Certaines thématiques n'ont pas pu être approfondies comme l'agriculture dans son ensemble. Les données utilisées sont anciennes (2000, le recensement agricole de 2010 n'étant pas encore accessible au moment de l'étude) et partielles sur le secteur du maraîchage par exemple. Une analyse plus fine de l'économie, et de l'évolution particulière de chaque zone d'activité du territoire serait également souhaitable.

Les trois mois de l'étude n'ont pas permis de traiter certaines thématiques qui auraient pourtant leur place dans un diagnostic de SCOT : la gestion de l'eau et l'assainissement du territoire ainsi que l'analyse détaillée des trames verte et bleue.

Enfin la position géographique du secteur d'étude a souvent constitué un désavantage, notamment pour les comparaisons avec le mâconnais. En effet le périmètre d'étude est situé à la limite entre deux départements de deux régions différentes, la Bourgogne et le Rhône Alpes. De plus, la frontière administrative est doublée d'une frontière physique constituée par la Saône.

L'organisation des chambres consulaires étant départementale, celle des transports en commun départementale ou régionale, le recours à des méthodes d'analyses différentes (choix d'indicateurs différents) rendait impossible la comparaison entre les secteurs situés de part et d'autre de la Saône. Parfois les mêmes études existaient, mais réalisées à deux dates différentes, ce qui empêchait également les comparaisons pertinentes.

Conclusion

Le territoire du SCOT Bresse-Val de Saône correspond donc à une portion à la fois périurbaine et rurale de l'agglomération mâconnaise et de l'aire d'influence burgienne.

Le présent rapport a donc tenté, comme convenu dans le cahier des charges, de qualifier cet espace en vue de constituer un pré-diagnostic pour le futur SCOT.

Les deux grandes tendances à retenir sont le fait que ce périmètre soit soumis à de multiples influences, en lien avec une périurbanisation galopante, et qu'il existe une forte interdépendance entre le Val de Saône et l'agglomération mâconnaise.

L'adoption d'un SCOT ne constitue cependant pas une recette miracle, il faut en être conscient, mais il permet néanmoins de favoriser les discussions en mettant autour d'une même table les élus du territoire. C'est actuellement une des plus grosses lacunes du périmètre étudié. Même si les résultats ne sont pas toujours concrets, des points positifs ressortent toujours des échanges de points de vue.

Le SCOT permet également d'aborder certaines thématiques à des échelles plus pertinentes, comme cela a été montré pour le transport (limiter la vulnérabilité énergétique), l'habitat (réduire l'étalement urbain), l'agriculture ou encore la préservation de l'environnement et le tourisme. Le recours à des scénarii prospectifs, s'ils sont présentés de manière claire et pédagogique, permet aux élus de se projeter dans un futur probable, d'appréhender les leviers et les marges de manœuvre possibles, pour corriger les éventuels handicaps et dérives naissantes de leur territoire.

Néanmoins les premières conclusions montrent qu'au-delà des aspects purement quantitatifs et chiffrés, ce sont également les aspects qualitatifs qu'il faudrait incorporer plus largement aux analyses. Tant au niveau des connaissances fondamentales, qu'ensuite au niveau réglementaire, de nombreux progrès sont encore possibles. La généralisation progressive des études sur la vulnérabilité énergétique et l'utilisation d'indicateurs plus complexes, mais surtout plus fins, constitue un avenir prometteur pour les futurs documents d'urbanisme.

L'heure est à l'organisation accrue des territoires au niveau national ; d'ici six ans toutes les communes devront avoir intégrées un SCOT. Le risque de voir un développement à deux vitesses s'instaurer, entre les territoires ayant adoptés des SCOT précocement et ceux attendant d'y être obligés, est loin d'être négligeable. Même si aujourd'hui les préjudices semblent limités pour le territoire du SCOT Bresse-Val de Saône, le rapport montre que cela n'est dû qu'à une attractivité soutenue par le rôle de vase d'expansion du territoire vis-à-vis du mâconnais : qu'en sera-t-il demain ?

Cette nécessité d'organisation est primordiale afin de dépasser l'étroitesse de la vision communale, qui va trop souvent de pair avec un développement « au fil de l'eau » qui a actuellement cours sur le territoire d'étude. Le SCOT Bresse-Val de Saône possède pourtant de nombreux atouts ; comme cela a été dit, son dynamisme et son attractivité sont exceptionnels. Ce potentiel s'exprimerait d'autant mieux si les principaux enjeux du territoire étaient formalisés au sein d'un document de planification à l'échelle intercommunale comme le SCOT.

Ce premier pas en appellerait certainement d'autres et permettrait aux communes du SCOT Bresse-Val de Saône d'envisager l'avenir plus sereinement.

Bibliographie

Compréhension du territoire :

- Direction départementale de l'équipement de Saône et Loire – Diagnostic territorial et analyse prospective en préalable au SCot du Mâconnais – juin 2007. 150 pages
- Direction Départementale de l'équipement de l'Ain (Service Aménagement Ouest – Atelier Urbanisme), MORIN Benedicte – Diagnostic pour le Nord Val de Saône – 105 pages
- Thierry Moiroux, Ain panoramique et aérien, Décembre 2004, 160 pages.
- Didier Jungers, Au fil de l'Ain, la belle rivière, Novembre 2004, 156 pages.

Habitat :

- Observatoire régional aménagement et habitat, Livret d'analyse- Version finale, juin 2008, 101 pages
- CAUE de l'Ain, L'habitat dans le canton de St Trivier de Courtes – Rapport de stage. 1979.

Paysage :

- CAUE de l'Ain, Bresse Revermont Val de Saône, Charte de qualité du paysage et du cadre de vie
- CAUE de l'Ain, Fiches-conseils - Réhabilitation de l'Architecture Bresse – Val de Saône, octobre 2003

Transport :

- Schéma directeur de la voirie départementale - La Prospective - . Direction Départementale de l'Equipement de l'Ain et conseil général. Mars 2003.
- Trafic routier bilan 2010. Conseil Général.
- Dossier d'enquête préalable Autoroute A406, contournement sud de Mâcon. Direction Départementale de l'Equipement de l'Ain. Février 2005.
- Stratégie d'aménagement du réseau routier de la rive gauche de l'aire urbaine de Mâcon – Etude de trafic / Note complémentaire sur la réalisation éventuelle d'un nouveau pont urbain nord en complément du nouveau pont urbain sud sur la Saône, DDE de L'Ain, Mars 2003, - 13 pages
- DDE de l'Ain pour le Conseil Général de l'Ain. – Nouveau Pont Urbain Sud de Mâcon sur la Saône – Dossier de demande d'autorisation au titre des articles L 214 – 1 à L.214-6 de code de l'environnement, Janvier 2006, 79 pages
- Enquête Ménage déplacement

Vulnérabilité énergétique :

- Préfiguration du Plan Climat Energie Territoriale de l'Ain. Helianthe. Juin 2010.
- Vulnérabilité et précarité des ménages périurbains, face aux dépenses énergétiques habitat-déplacement. Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise. Décembre 2009.
- Rapport technique concernant la vulnérabilité énergétique des ménages bourguignons. Alterre Bourgogne. Juillet 2007

Prospective :

- Ouvrages gîtes
- GODET (Michel) – Manuel de la prospective stratégique – 1. Une discipline intellectuelle, 3^{ème} édition, Dunod, janvier 2008

SCOT :

- REGEASSE (Aurélie), Rapport « Quel périmètre de SCoT pour la communauté de communes Vienne-Glane ? » Stage individuel – Université de Tours : EPU-DA . 2003 – 2004 – 103 pages
- GINESTE (Aurélie) et LEBEAU Jimmy, Les SCoT des agglomérations : outils combinant centralités et multimodalité ? - Projet de fin d'étude – Université de Tours : EPU –DA, 2009 - 2010, 87 pages
- Syndicat Mixte Bourg- en- Bresse-Revermont – Elaboration du Schéma de Cohérence Territoriale – Diagnostic territorial/ dossier Arrêt Projet – Mars 2007 ; 120 pages
- Syndicat Mixte Bourg- en- Bresse-Revermont – Elaboration du Schéma de Cohérence Territoriale – Projet d'aménagement et de développement durable– Mars 2007 ; 38 pages
- Syndicat du SCoT de la Dombes – Schéma de Cohérence Territoriale – SCoT de la Dombes- Diagnostic, PADD, Orientations, Carte (Document provisoire), Aout 2005 ; 145 pages
- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise- Lyon-Saint Exupéry - Diagnostic territorial Tome 1 (Document provisoire), Avril 2011 ; 111 pages
- Philippe DESTATTE et Philippe DURANCE – Les mots-clés de la prospective territoriale, Février 2009 ; 62 pages, Collection Travaux

Economie

- Chambre de commerce et de l'industrie de l'Ain, Aménagement du territoire – les besoins des entreprises de l'Ain pour le développement économique ; juillet 2010, 15 pages

Environnement :

- EPTB Saône - Doubs, Les prairies humides du Val-de-Saône, 2008, 25 pages.
- Aurélien Clair pour Veyle - Vivante, Inventaire des zones humides du bassin versant de la Veyle (Ain), 2002, 76 pages (rapport de stage).
- ONCFS, Suivi de l'état de conservation du patrimoine naturel « écosystème prairial » Natura 2000 Val-de-Saône, 2009, 21 pages.
- Aurélia Marquis pour Syndicat Intercommunal d'Aménagement et d'Entretien de la Reyssouze et de ses Affluents, Les zones humides : bassin versant de la Reyssouze, 2005, 43 pages (rapport de stage).
- FRAPNA, Inventaire des zones humides du bassin versant de la Reyssouze, Janvier 2008, 65 pages.
- Chambre d'Agriculture de l'Ain, Document d'objectifs Natura 2000 « Prairies humides et forêts alluviales du Val-de-Saône (Ain), Octobre 2005, 234 pages.
- Conseil Général de l'Ain, Inventaire des zones humides du département de l'Ain : Tome 1, rapport principal, Février 2007, 63 pages.
- Ministère de l'écologie et du développement durable, Préservation des zones humides, Février 2004, 12 pages.

Historique interface Mâcon

- G. Jeanton et A. Durafour, "L'habitation paysanne en Bresse", 1935
- La Tribune Grand Rhône-Alpes: Ain/Saône et Loire, les deux rives de la Saône se rapprochent à Mâcon, 2002

Webographie

Transport :

- Observatoire Régional des Transport Rhône Alpes (<http://www.ort-rhone-alpes.fr/>)
- Conseil général (www.ain.fr)

Compréhension du territoire :

- Site du CDRA (www.territoires.rhonealpes.fr)
- Sites des communautés d'agglomérations (<http://www.cc-pontdevaux.com/>, www.cc-pontdeveyle.com, www.saint-trivier-de-courtes.fr, www.ccpaysdebage.fr)

Economie :

- Site de l'INSEE (www.INSEE.fr)
- Site de la CCI (www.ain.cci.fr)

Environnement :

- EPTB (www.eptb-saone-doubs.fr)
- Veyle-Vivante (www.veyle-vivante.com)
- APRR (www.aprr.com)
- Carmen DREAL (www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr)
- Cartographie du Réseau Ecologique de Rhône Alpes (www.cartorera.rhonealpes.fr)

Tourisme :

- Office du tourisme du canton de Pont de Vaux (www.cc-pontdevaux.com)
- Etang de Pontremble à Lescheroux (www.pontremble.com)
- Itinéraires de randonnées dans l'Ain (www.routes-touristiques-ain.com)
- Office du tourisme du canton de Pont de Veyle (www.cc-pontdeveyle.com)
- Camping de Chavannes-sur-Reyssouze (www.camping-les-ripettes.com)
- Base de loisirs de Cormoranche-sur-Saône (www.lac-cormoranche.com)

Tables des illustrations

❖ CARTOGRAPHIES

(L'ensemble des cartes, dont les sources et/ou la réalisation n'a pas été indiqué dans le dossier, ont été produites par les stagiaires avec les bases de données disponibles sur le réseau de la DDT (par exemple : BD Carto, BD Ortho, données Corinne Land Cover,...)).

Carte 1 : Localisation du département de l'Ain	15
Carte 2 : Situation de la région Rhône-Alpes	15
Carte 3 : Territoires couverts par des SCOT	17
Carte 4 : Cantons appartenant au CDRA	17
Carte 5 : Présentation des communes du périmètre Bresse - Val-de-Saône	18
Carte 6 : Les établissements de plus de 100 salariés au 31 décembre 2004	22
Carte 7 : Superficie de terres immergées par une crue de "type 1840" de la Saône et de ses principaux affluents côté Ain	25
Carte 8 : Les labels réglementaires	31
Carte 9 : Les labels d'inventaires écologiques	31
Carte 10 : Infrastructures des transports de l'Ain	49
Carte 11 : Déplacement d'actifs vers Mâcon et Bourg-en-Bresse	51
Carte 12 : Isochrone d'accessibilité depuis Mâcon et Bourg-en-Bresse	53
Carte 13 : Zonages des aires urbaines et des espaces ruraux	53
Carte 14 : Déplacements pendulaires internes sur le territoire	55
Carte 15 : Durée moyenne d'accès aux équipements de la gamme supérieur en 2006 (1)	57
Carte 16 : Frontières du traité de Verdun	62
Carte 17 : Frontières délimitées par le traité de Lyon	62
Carte 18 : Population du territoire et de la rive mâconnaise	63
Carte 19 : Evolution de la population depuis 1975 du territoire et de la rive mâconnaise	63
Carte 20 : Emplois et ratio emploi/actifs	65
Carte 21 : Chiffres d'affaire commerciale des pôles du secteur élargi du SCOT	67
Carte 22 : Localisation des 3 nouveaux ponts	71
Carte 23: Revenus des ménages du périmètre élargi au mâconnais	73
Carte 24 : Taux d'imposition de la taxe d'habitation par commune	74
Carte 26 : Relief autour de Mâcon	75
Carte 25 : Densité de population du périmètre élargi au mâconnais	75
Carte 27 : Evolution de la tâche urbaine à l'échelle départementale et du SCOT	85
Carte 28 : Potentiel urbanisable des communes	85
Carte 29 : Surfaces artificialisées liées au bâti à Feillens	89
Carte 30 : Surfaces artificialisées liées au bâti à Saint-Jean-sur-Reyssouze	93
Carte 33 : Consommation énergétique des résidences principales	103
Carte 31 : Parc de logement antérieur à 1974	103
Carte 32: La vulnérabilité énergétique concernant le logement	103
Carte 34 : Distance parcourue par les actifs	105
Carte 35 : La vulnérabilité énergétique automobile	105
Carte 36 : Double vulnérabilité sur le territoire	107
Carte 37 : Double vulnérabilité en Saône et Loire	107
Carte 38 : Revenus moyen sur le territoire	108
Carte 39 : Zonage en aire urbaine de l'INSEE	119
Carte 40 : Quatre cartes ayant servi de base pour l'élaboration de l'armature territoriale	119
Carte 41 : Présentation de l'armature territoriale	121
Carte 42 : Localisation des stations de captage sur le territoire	129
Carte 43 : Double - vulnérabilités en 2027	131
Carte 44 Double - vulnérabilités en 2017	131

❖ SCHEMAS

Schéma 1 : Les différentes étapes de l'élaboration d'un SCOT	10
Schéma 2: Géomorphologie et accessibilité du périmètre d'étude vis à vis des pôles influents.....	15
Schéma 3 : Frise chronologique.....	23
Schéma 4 : Coupe topographique du Val-de-Saône	24
Schéma 5 : Organisation historique type des activités humaines du Val-de-Saône	27
Schéma 6 : Unités paysagères présentes sur le territoire	27
Schéma 7 : Organisation historique type des activités humaines dans la Bresse	29
Schéma 8 : Circuits touristiques de la "Route de la Bresse"	33
Schéma 9 : Itinéraires cyclables proposé dans le Mâconnais	33
Schéma 10: Localisation de lotissements à Lescheroux	46
Schéma 11 : Dynamique de population dans un secteur périurbain	47
Schéma 12 : Flux pendulaire à l'intérieur du territoire et vers l'extérieur	51
Schéma 13 : Evasion et attraction commerciale	67
Schéma 14 : Bilan des dynamiques territoriales	79
Schéma 15: Urbanisation typique à Replonges	87
Schéma 16 : Des espaces maraîchers boisés ou urbanisés.....	99
Schéma 17 : Polarisation du territoire entraînant une diminution des vulnérabilités automobiles.....	133
Schéma 18 : Scénario " SCOT Agglomération"	139

❖ TABLEAUX

Tableau 1: Composition des intercommunalités.....	18
Tableau 2 : Données chiffrées représentatives du territoire.....	19
Tableau 3 : Labels réglementaires et des inventaires.....	32
Tableau 4 : Evolution de la population au niveau communal.....	43
Tableau 5 : Composition des nouvelles populations.....	44
Tableau 6 : Evolution du logement au niveau communal.....	45
Tableau 7 : Recensement des établissements scolaires.....	57
Tableau 8: Surface moyenne de zone d'activité par habitant.....	68
Tableau 9 : Equipement commerciale des cantons du territoire	69
Tableau 10: Pourcentage de foyers fiscaux imposables	73
Tableau 11 : Quotient de la tâche urbaine sur la population dans différents SCOT.....	97
Tableau 12 : Résultat du scénario au fil de l'eau.....	124
Tableau 13 : Résultat du scénario " SCoT vertueux"	125
Tableau 14 : 3 scénarios de transport pour les actifs de Saint-Jean-sur-Reyssouze allant à Bourg-en-Bresse	131
Tableau 15 : 3 scénarios de transport pour les actifs de Feillens.....	131

❖ PHOTOGRAPHIES

Photographie 1 : Ferme bressane à cour fermée	27
Photographie 2 : Ferme bressane du " domaine des Planons"	29
Photographie 5 : Base de loisirs de Cormoranche sur Saône.....	33
Photographie 3 : Carronière de Saint Trivier de Courtes.....	33
Photographie 4 : Port fluvial de Pont de Vaux	33
Photographie 6 : Enclave	87
Photographie 7 : Juxtaposition d'une construction neuve et ancienne	87
Photographie 8 : Entrée de ville de Manziat	87
Photographie 10 : Le centre-bourg de nos jours	91
Photographie 9 : Centre-bourg historiquement dense.....	91
Photographie 11 : Vue du clocher autrefois et aujourd'hui.....	95
Photographie 12 : Entrée de ville de St-Jean-sur-Reyssouze hier et aujourd'hui	95

❖ Graphiques

Graphique 1 : Répartition des établissements selon leurs effectifs en 2008.....	21
Graphique 2 : Etablissements actifs par secteur d'activité en 2008	21
Graphique 3 : Composition du parc de logement et comparaison avec l'Ain et la France	46
Graphique 4: Pourcentage de propriétaires et de locataires	47
Graphique 5 : Structure de la population du SCOT	47
Graphique 6 : Trafic le long de la RD 933 (relevé en 2009 et 2010)	55
Graphique 7 : Répartition des actifs ayant un emploi selon le territoire	71
Graphique 8 : Evolution de la population et de la surface artificialisée à Feillens.....	97
Graphique 9 : Evolution de la population et de la surface artificialisée à Saint-Jean-sur-Reyssouze	97
Graphique 11 : Proportion de zone artificialisé selon la période à Feillens	97
Graphique 10 : Proportion de zone artificialisé à Saint-Jean-sur-Reyssouze	97

Tables des matières

Préambule.....	9
Introduction.....	12
I. Portrait de territoire.....	14
A. Contexte administratif et géographique	15
B. Le territoire en chiffres.....	20
C. Historique.....	23
D. Spécificités environnementales, patrimoine agricole et architectural.	24
a) Risques liés à la Saône.....	24
b) Identités territoriales	27
E. Aspects touristiques du territoire	34
II. Analyse des dynamiques territoriales	36
A. Un territoire « sous influence »	38
1. Un territoire qui subit une périurbanisation classique	39
a) Evolution des populations et du logement depuis 1968.....	39
b) Un territoire qui connaît des taux de croissance importants :	44
c) Un territoire attractif :	44
d) Un territoire résidentiel :	46
e) Des évolutions qui se traduisent dans la structure de la population locale :	48
2. Mode de déplacement et flux pendulaires.....	50
a) Un mode de vie régie par l'automobile	50
b) Un territoire traversé par des flux pendulaires.....	52
c) Une proximité temporelle du territoire vis-à-vis des pôles	54
d) Les flux internes	56
3. Un territoire déficitaire en services à la population :	58
4. Synthèse du territoire sous influence.....	60
B. Interface particulière avec Mâcon	61
1. Une histoire mouvementée	62
2. Mâcon, ville centre : une population qui baisse au profit de sa périphérie	64
3. Un déséquilibre économique marqué :	66
a) Mâcon, la capitale de l'emploi :	66
b) Une dépendance en termes d'emplois doublée d'une dépendance commerciale :	68
4. L'Ain réserve foncière du mâconnais.....	72
a) La création des nouveaux ponts : nouveau contexte entre les deux rives	72
b) Des échanges déséquilibrés entre les deux rives.....	72
c) Les facteurs explicatifs de la formation « d'un vase d'expansion »	74
5. Synthèse de l'interface avec Mâcon	78
Synthèse.....	80
III. Répercussion de la périurbanisation sur un territoire hétérogène.....	82
A. Forces et faiblesse du territoire : Une vision restreinte des élus	83
B. Une gestion non économe de l'espace.....	86
1. L'étalement urbain.....	86
a) Un phénomène qui se généralise.....	86
b) Disponibilités foncières : un cadre réglementaire permissif.....	86
c) Conséquences et formes de cette urbanisation :	88
d) Illustration du phénomène par deux exemples :	88
(1) Feillens	90
(2) Saint- Jean-sur-Reyssouze.....	94
2. ... au détriment de l'agriculture	100

3. La vulnérabilité énergétique des ménages	102
a. Rappel et Définition	102
b. Vulnérabilité énergétique au niveau du logement	104
c. Vulnérabilité énergétique par rapport au déplacement.....	106
d. Une double vulnérabilité un enjeu grandissant.....	108
Synthèse.....	110
IV. Synthèse des enjeux	112
V. Prospective territoriale.....	118
A. Présentation de l'armature	120
1. Définition et différences avec les ZAUER de l'INSEE.....	120
2. Méthode d'élaboration de cette armature (population, densité, commerces et services, nombre d'emploi)	120
3. Présentation de l'armature.....	122
B. Le choix d'une nouvelle organisation de la population	123
1. Méthode d'élaboration des scénarios « Fil de l'eau » et « SCOT vertueux »	123
a) Scénario au fil de l'eau :	123
b) Scénario SCOT vertueux :	123
c) Résultats prospective fil de l'eau	124
d) Résultats prospective SCOT vertueux.....	125
C. Des éléments plus qualitatifs à prendre en considération.....	128
1. Prise en compte des enjeux environnementaux et des surfaces agricoles	128
2. Déplacements et vulnérabilité.....	132
a) Prospective au fil de l'eau	132
b) Alternative dans les modes de transport.....	132
c) Des pistes de réflexion visant à améliorer la qualité de vie.....	134
3. La diminution de la dispersion des services.....	134
Synthèse.....	136
VI. Critiques et limites de l'étude	138
A. Partie critique :	140
1. Un périmètre de SCOT impertinent ?	140
2. Le rôle de l'Etat en question :	141
B. Les limites de l'étude :.....	142
Conclusion	144
Bibliographie	145
Tables des illustrations.....	149
Tables des matières	153
Acronymes.....	155

Acronymes

APPB = Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope
APRR = Autoroute Paris-Rhin-Rhône
CAMVAL = Communauté d'Agglomération Mâconnaise – Val-de-Saône
CAUE = Conseil d'Architecture d'Urbanisme et de l'Environnement
CC = Communauté de communes
CCI = Chambre du Commerce et de l'Industrie
CDRA = Contrat de Développement Durable de la région Rhône Alpes
CETE = Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement
DDE = Direction Départementale de l'Equipement
DDT = Direction Départementale des Territoires
EMD = Enquête Ménages Déplacement
EPCI = Etablissement Public de Coopération Intercommunale
EPTB = Etablissement Public Territoriale de Bassin
FEDER = Fond Européen de Développement Régional
FRAPNA = Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature
GPL = Gaz de Pétrole Liquéfié
INSEE = Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
IUT = Institut Universitaire de Technologie
LEADER = Liaison Entre Actions de Développement de l'Economie Rurale
MARPA = Maison d'Accueil Rural pour les Personnes Agées
ONCFS = Office Nationale de la Chasse et de la Faune Sauvage
ORT = Observatoire Régional des Transports
PLH = Plan Local de l'Habitat
POS = Plan d'Occupation des Sols
PPRI = Plan de Prévention du Risque Inondation
RCEA = Route Centrale Europe-Atlantique
RD = Route Départementale
RN = Route Nationale
RPI = Regroupement Périscolaire Intercommunale
SAU = Surface Agricole Utile
SCOT = Schéma de COhérence Territoriale
SIVOM = Syndicat Intercommunal à Vocations Multiples
SRU = Solidarité et Renouvellement Urbain (loi).
TER = Transport Express Régional
UFIP = Union Française des Industries Pétrolières
ZAC = Zone d'Aménagement Concertée
ZAU = Zone A Urbaniser
ZAUER = Zonage des Aires Urbaines et des Espaces Ruraux
ZICO = Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux
ZNIEFF = Zone Naturelle d'Intérêts Ecologique, Faunistique et Floristique

Diagnostic territorial Bresse / Val de Saône

Localisé entre les métropoles lyonnaise et genevoise, le département de l'Ain connaît un développement économique et démographique conséquent depuis une dizaine d'années. Situé à l'extrême Nord-Ouest du département, le territoire d'étude Bresse - Val de Saône se dresse le long de la Saône à l'interface entre deux départements et deux régions.

Mâcon, préfecture de Saône et Loire, est un pôle économique local et une source d'emploi considérable. Cependant, son relief avoisinant restreint son développement. En vis-à-vis sur la rive gauche de la Saône, le territoire Bresse - Val de Saône dispose de grandes quantités de foncier accessibles et il se voit devenir progressivement le vase d'expansion du mâconnais.

En l'espace de deux années, la construction de trois ponts sur la Saône a renforcé ce phénomène d'interdépendance et par la même occasion, accéléré le processus de périurbanisation coté Ain. Bien que le périmètre d'un SCoT soit arrêté depuis 2001, ce territoire rural Bresse – Val de Saône est dépourvu d'une gouvernance solide et de projets territoriaux cohérents.

Les répercussions de la périurbanisation induisent peu à peu des problématiques territoriales comme l'étalement urbain ou encore la consommation grandissante des terres agricoles. Compte tenu de l'hétérogénéité prononcée des territoires de la Bresse et du Val de Saône, est-il réellement pertinent de parler d'une cohérence territoriale ?

Mots Clé :

Bresse, Consommation de foncier, Diagnostic territorial, Etalement urbain, Gouvernance, Périurbanisation, Prospective, Schéma de Cohérence Territorial (SCoT), Val de Saône, Vulnérabilité énergétique

Tuteurs: M Serge THIBAUT – M Guillaume FAUVET